



Препроводительная записка

Поправка № 2

к

ДОПОЛНЕНИЮ

К

ПРИЛОЖЕНИЮ 2 "ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ"

(Издание девятое)

1. Поправкой № 2 к Приложению 2 представляются дополнительные сведения, полученные от Договаривающихся государств до 31 марта 2005 года, в отношении всех поправок, включая поправку 36.
2. В целях внесения поправки № 2 в данное Дополнение:
 - a) заменить существующие страницы (iii) – (vii) новыми страницами, датированными 31/3/05;
 - b) вставить прилагаемые новые страницы, касающиеся Вануату, Германии, Кении, Латвии и Новой Зеландии, датированные 31/3/05;
 - c) зарегистрировать внесение данной поправки на странице (ii) Дополнения.



28/1/04

Препроводительная записка

**Поправка № 1
к
ДОПОЛНЕНИЮ
К
ПРИЛОЖЕНИЮ 2 "ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ"**

(Издание девятое)

1. Поправкой № 1 к Приложению 2 представляются дополнительные сведения, полученные от Договаривающихся государств до 28 января 2004 года, в отношении всех поправок, включая поправку 36.
2. В целях внесения поправки № 1 в данное Дополнение:
 - a) заменить существующие страницы (iii) – (vii) новыми страницами, датированными 28/1/04,
 - b) вставить прилагаемые новые страницы, касающиеся Беларуси и Чили, датированные 28/1/04,
 - c) зарегистрировать внесение данной поправки на странице (ii) Дополнения.



12/12/02

Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ
К ПРИЛОЖЕНИЮ 2 "ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ"
(Издание девятое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к Приложению 2 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили ИКАО до 12 декабря 2002 года в отношении всех поправок, включая поправку 36.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце Приложения 2 (издание девятое). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях и пересмотренные замечания будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 2 (ИЗДАНИЕ ДЕВЯТОЕ)

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Различия между национальными правилами и практикой государств и соответствующими Международными стандартами Приложения 2, уведомления о которых поступили в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО о различиях

Перечисленные ниже Договаривающиеся государства уведомили ИКАО о различиях, которые существуют между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 2 (издание девятое), со всеми поправками, включая поправку 3б, или представили замечания по их применению.

Номера страниц, указанные напротив названия каждого государства, и даты издания этих страниц соответствуют фактическим номерам и датам страниц настоящего Дополнения.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	26/8/02	1–2	12/12/02
Аргентина	6/8/01	1–2	12/12/02
Барбадос	9/5/01	1	12/12/02
Беларусь	20/9/01	1–4	28/1/04
Вануату	5/7/04	1–3	31/3/05
Германия	22/3/05	1–3	31/3/05
Греция	26/9/01	1	12/12/02
Грузия	3/5/02	1–2	12/12/02
Дания	21/5/01	1–2	12/12/02
Исландия	27/9/01	1	12/12/02
Кения	28/2/05	1	31/3/05
Китай (Гонконг, ОАР)	28/9/01	1–2	12/12/02
Латвия	15/6/04	1–2	31/3/05
Литва	19/4/01	1	12/12/02
Маврикий	2/10/01	1	12/12/02
Новая Зеландия	20/8/04	1–2	31/3/05
Норвегия	16/10/01	1–5	12/12/02
Оман	9/6/01	1	12/12/02
Острова Кука	13/10/02	1	12/12/02
Папуа-Новая Гвинея	15/1/02	1	12/12/02
Польша	18/4/02	1–4	12/12/02
Российская Федерация	3/9/02	1–4	12/12/02
Словакия	27/9/01	1	12/12/02
Соединенное Королевство	16/9/02	1–5	12/12/02
Финляндия	27/8/01	1–2	12/12/02
Франция	1/11/01	1–2	12/12/02
Чили	20/8/02	1	28/1/04
Швейцария	10/7/02	1	12/12/02
Швеция	21/9/01	1	12/12/02

2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Бахрейн	21/7/01	Нидерланды	4/6/01
Бывшая югославская Республика Македония	29/6/01	Пакистан	22/9/01
Гана	22/5/01	Португалия	12/10/01
Иордания	10/7/01	Республика Молдова	23/10/01
Канада	22/10/01	Румыния	9/10/01
Кувейт	10/6/01	Уганда	12/6/01
Лесото	28/5/01	Шри-Ланка	12/2/01
Люксембург	27/9/01	Эритрея	10/5/01

3. Договаривающиеся государства, не представившие информации

Австрия	Кабо-Верде	Перу
Азербайджан	Казахстан	Республика Корея
Албания	Камбоджа	Руанда
Алжир	Камерун	Сальвадор
Ангола	Катар	Самоа
Андорра	Кипр	Сан-Марино
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Сан-Томе и Принсипи
Армения	Китай	Саудовская Аравия
Афганистан	Колумбия	Свазиленд
Багамские Острова	Коморские Острова	Сейшельские Острова
Бангладеш	Конго	Сенегал
Белиз	Корейская Народно- Демократическая Республика	Сент-Винсент и Гренадины
Бельгия	Коста-Рика	Сент-Китс и Невис
Бенин	Кот-д'Ивуар	Сент-Люсия
Болгария	Куба	Сербия и Черногория
Боливия	Кыргызстан	Сингапур
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сирийская Арабская Республика
Ботсвана	Либерия	Словения
Бразилия	Ливан	Соединенные Штаты Америки
Бруней-Даруссалам	Ливийская Арабская Джамахирия	Соломоновы Острова
Буркина-Фасо	Мавритания	Сомали
Бурунди	Мадагаскар	Судан
Бутан	Малави	Суринам
Венгрия	Малайзия	Сьерра-Леоне
Венесуэла	Мали	Таджикистан
Вьетнам	Мальдивы	Таиланд
Габон	Мальта	Того
Гаити	Марокко	Тонга
Гайана	Маршалловы Острова	Тринидад и Тобаго
Гамбия	Мексика	Тунис
Гватемала	Микронезия (Федеративные Штаты)	Туркменистан
Гвинея	Мозамбик	Турция
Гвинея-Бисау	Монако	Узбекистан
Гондурас	Монголия	Украина
Гренада	Мьянма	Уругвай
Демократическая Республика Конго	Намибия	Фиджи
Джибути	Науру	Филиппины
Доминиканская Республика	Непал	Хорватия
Египет	Нигер	Центральноафриканская Республика
Замбия	Нигерия	Чад
Зимбабве	Никарагуа	Чешская Республика
Израиль	Объединенная Республика Танзания	Эквадор
Индия	Объединенные Арабские Эмираты	Экваториальная Гвинея
Индонезия	Палау	Эстония
Ирак	Панама	Эфиопия
Иран (Исламская Республика)	Парагвай	Южная Африка
Ирландия		Ямайка
Испания		Япония
Италия		
Йемен		

4. Пункты, в отношении которых представлены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
Общие положения	Швеция	3.2.2	Германия Польша
Глава 1		3.2.2.2	Беларусь Российская Федерация Франция
Общие положения	Китай (ОАР Гонконг)	3.2.2.3	Германия Польша Финляндия Франция
Определения	Аргентина Беларусь Вануату Грузия Новая Зеландия Острова Кука Польша Соединенное Королевство Финляндия Франция	3.2.2.6 3.2.2.7.1 3.2.2.7.2 3.2.2.7.3	Австралия Папуа-Новая Гвинея Латвия Финляндия Австралия Дания Латвия Папуа-Новая Гвинея Финляндия
Глава 2		3.2.3	Норвегия
Общие положения	Норвегия	3.2.3.1	Германия Китай (ОАР Гонконг)
2.1.2	Новая Зеландия	3.2.3.2	Грузия
2.2	Дания Норвегия	3.2.3.3	Новая Зеландия Папуа-Новая Гвинея
2.4	Франция	3.2.3.4	Новая Зеландия
2.5	Вануату Дания Норвегия Финляндия	3.2.3.5 3.2.4 3.2.5	Папуа-Новая Гвинея Новая Зеландия Беларусь Германия Дания Норвегия
Глава 3			Польша Российская Федерация
Общие положения	Норвегия Финляндия		Словакия Финляндия
3.1.1	Дания	3.2.6	Норвегия
3.1.2	Китай (ОАР Гонконг) Норвегия Франция	3.2.6.2 3.3.1	Грузия Дания
3.1.4	Норвегия		Оман
3.1.5	Латвия	3.3.1.2	Вануату
3.1.7	Латвия Норвегия		Германия Греция
3.1.8	Австралия Вануату Норвегия Франция Чили Швеция		Латвия Новая Зеландия Норвегия Польша Соединенное Королевство Финляндия
3.1.10	Польша Чили	3.3.1.4	Кения Норвегия
3.2.1	Швеция	3.3.2	Грузия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>
3.3.3	Грузия Финляндия	3.9	Аргентина Грузия
3.3.4	Дания		Литва
3.3.5.1	Латвия		Папуа-Новая Гвинея
3.3.5.2	Латвия		Соединенное Королевство
3.3.5.3	Грузия Норвегия Соединенное Королевство Финляндия	Таблица 3-1	Германия Литва Острова Кука
3.3.5.4	Дания Соединенное Королевство		Франция Швейцария
3.4	Новая Зеландия		
3.5	Польша	Глава 4	
3.5.3	Австралия Новая Зеландия	4.1	Беларусь Германия
3.6.1.1	Папуа-Новая Гвинея Норвегия		Дания
3.6.1.3	Австралия Папуа-Новая Гвинея		Латвия Новая Зеландия
3.6.2.1.1	Австралия		Норвегия
3.6.2.1.2	Дания		Острова Кука
3.6.2.1.3	Австралия		Папуа-Новая Гвинея
3.6.2.2.1	Папуа-Новая Гвинея		Соединенное Королевство
3.6.2.4	Беларусь Вануату Российская Федерация	4.2	Франция Аргентина Беларусь
3.6.3.1.1	Папуа-Новая Гвинея		Германия
3.6.4	Австралия		Грузия
3.6.5.1	Германия Новая Зеландия Финляндия		Латвия Норвегия Польша
3.6.5.2	Германия Дания Норвегия		Российская Федерация Соединенное Королевство
3.6.5.2.1	Беларусь Германия Новая Зеландия Российская Федерация	4.3	Грузия Латвия Литва Маврикий Норвегия
3.6.5.2.2	Австралия Германия Исландия Российская Федерация		Папуа-Новая Гвинея Соединенное Королевство Финляндия
	Словакия Соединенное Королевство Финляндия Франция Швеция	4.4	Беларусь Грузия Латвия Маврикий Новая Зеландия Норвегия
3.7	Дания Новая Зеландия Финляндия		Оман Острова Кука Соединенное Королевство
3.8	Новая Зеландия	4.5	Австралия
3.8.1	Папуа-Новая Гвинея		Беларусь
3.8.2	Папуа-Новая Гвинея		Грузия

<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>	<i>Пункт</i>	<i>О различиях уведомили</i>		
4.6	Маврикий	5.1.3.2	Германия		
	Новая Зеландия		Маврикий		
	Острова Кука		Норвегия		
	Папуа-Новая Гвинея		Российская Федерация		
	Соединенное Королевство		Соединенное Королевство		
	Швеция		Австралия		
	Барбадос		5.2.1	Австралия	
	Вануату		5.3	Беларусь	
	Грузия		5.3.1	Российская Федерация	
	Дания			Вануату	
	Латвия			Соединенное Королевство	
	4.7		Маврикий	5.3.2	Франция
			Норвегия		Вануату
Оман		Добавление 1	Франция		
Российская Федерация			Беларусь		
Соединенное Королевство			Вануату		
Финляндия			Германия		
Франция			Грузия		
Австралия			Норвегия		
Латвия			Польша		
Польша			Российская Федерация		
Словакия			Соединенное Королевство		
Соединенное Королевство			Добавление 2	Грузия	
Финляндия				Добавление 3	Российская Федерация
Франция	Соединенное Королевство				
Грузия	Добавление 4		Новая Зеландия		
Литва		Соединенное Королевство			
Норвегия		Франция			
4.9	Вануату	Дополнение А	Соединенное Королевство		
Глава 5	Польша		Соединенное Королевство		
5.1				Грузия	
5.1.1		Беларусь			
5.1.2					

ГЛАВА 3

- 3.1.8 Расстояние между воздушными судами не устанавливается в Австралии. Однако в Австралии требуется, чтобы для выполнения групповых полетов пилоты прошли подготовку и имели свидетельство.
- Замечание.* Расстояние между воздушными судами не устанавливается потому, что оно не может быть точно определено пилотами при выполнении групповых полетов. Кроме того, даже если такое правило будет написано, его невозможно будет выполнить, поскольку расстояние невозможно точно определить.
- 3.2.2.6 В австралийском законодательстве содержится требование о том, чтобы воздушное судно не приступало к взлету до тех пор, пока существует явная опасность столкновения с другим воздушным судном.
- Замечание.* Пилоты, выполняющие полеты на австралийских воздушных судах за границу, должны выполнять требования того государства, в которое они выполняют полеты.
- 3.2.2.7.3 В настоящее время в Австралии не используются линии "стоп".
- Замечание.* Пилоты, выполняющие полеты на австралийских воздушных судах за границу, должны выполнять требования того государства, в которое они выполняют полеты.
- 3.5.3 В Австралии не устанавливается необходимая точность в отношении времени, используемого в условиях применения линии передачи данных.
- Замечание.* В настоящее время разрабатывается определение требуемых характеристик связи (RCP).
- 3.6.1.3 В Австралии не предусматривается планирование расхода топлива для каждого полета.
- Замечание.* Подробные инструкции по планированию расхода топлива должны содержаться в руководстве по производству полетов авиакомпании.
- 3.6.2.1.1 и 3.6.2.1.3 Пункты переключения частоты связи на маршруте не устанавливаются в Австралии. Однако об отклонениях от маршрута необходимо сообщать в орган ОВД.
- Замечание.* Согласно австралийскому законодательству командир воздушного судна несет ответственность за начало, продолжение, изменение и конец полета.
- 3.6.4 Не требуется уведомлять орган УВД о том, что отсутствует необходимость в диспетчерском обслуживании воздушного судна, выполняющего контролируемый полет.
- Замечание.* Точка, в которой прекращается диспетчерское обслуживание воздушного судна, является очевидной для органа УВД, отслеживающего ход полета.
- 3.6.5.2.2 Требование выдерживать курс и абсолютную высоту в течение 20 мин не включено в порядок действий, установленный на случай отказа радиосвязи.
- Замечание.* Подробное описание порядка действий, установленных на случай отказа радиосвязи, содержится в AIP.

ГЛАВА 4

4.5 Для выполнения полетов выше ЭП 200 необходимо разрешение. Для выполнения полетов выше ЭП 290 дополнительного разрешения не требуется.

Замечание. Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше ЭП 200 выдается воздушному судну, оборудованному для выполнения полетов по ППП.

4.7 В Австралии необходимо соблюдать указанные в таблице крейсерские эшелоны выше 5000 фут над средним уровнем моря, а воздушные суда, выполняющие полеты ниже 5000 фут, должны соблюдать эшелоны по мере возможности.

Замечание. Выбор эшелона в 5000 фут соответствует эшелону, выше которого обязательно наличие радиосредств для выполнения полетов по ПВП.

ГЛАВА 5

5.1.3.2 Решение о прекращении полета по ППП принимает командир воздушного судна по своему усмотрению.

Замечание. Согласно австралийскому законодательству командир воздушного судна отвечает за начало, продолжение, изменение и завершение полета.

5.2.1 В Австралии отсутствует различие между требованиями к полетам воздушных судов по ППП в пределах или за пределами контролируемого воздушного пространства.

ГЛАВА 1

Определения *Командир воздушного судна.* Пилот, ответственный за эксплуатацию и безопасность воздушного судна во время полета, независимо от того, управляет ли он воздушным судном.

Замечание. В Аргентине предпочтение отдается использованию термина "aircraft commander" в соответствии с терминологией, применяемой в ее законодательстве (воздушном кодексе), и круг полномочий командира воздушного судна не изменяется в зависимости от того, управляет ли он воздушным судном.

Консультативный маршрут. Маршрут, установленный в пределах района полетной информации, на котором обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Консультативное обслуживание воздушного движения. Обслуживание, предоставляемое на консультативных маршрутах за пределами контролируемого воздушного пространства с целью обеспечения оптимального эшелонирования воздушных судов, выполняющих полеты по планам полетов по ППП.

ГЛАВА 3

3.9 Минимальные значения видимости и расстояния до облаков для полетов по ПВП указаны в соответствующих главах "Правил визуальных полетов". Никаких минимумов не установлено для воздушного пространства класса E, потому что такой класс контролируемого воздушного пространства не был принят. Никаких минимумов не установлено для воздушного пространства класса F. Полет по ПВП не разрешается при видимости менее 5 км (при ухудшении до 1500 м), за исключением полетов вертолетов и специального полета по ПВП в диспетчерской зоне (CTR), для которого указывается пониженная требуемая видимость в 2,5 км. Минимумы ВМУ указаны в нижеследующей таблице, которая соответствует таблице 3-1 Приложения 2, и печатаются в правилах организации полетов с соответствующими объяснительными примечаниями.

Замечание. В Аргентине не установлено воздушное пространство класса E. Консультативное воздушное пространство было установлено только в верхнем воздушном пространстве (выше ЭП 245), в котором не разрешается выполнять полеты по ПВП. Считается, что самолеты не могут выполнять полеты на довольно низких скоростях с тем, чтобы обеспечить безопасность полетов при видимости менее 5 км, за исключением полета, для выполнения которого было выдано специальное разрешение органа УВД, ответственного за диспетчерскую зону (специальный полет по ПВП).

ТАБЛИЦА ПВП

		Класс воздушного пространства		
		В	С и D	G
РАССТОЯНИЕ ДО ОБЛАКОВ	На ЭП 100 или выше	Безоблачно	По горизонтали 1500 м, по вертикали 1000 фут	По горизонтали 1500 м (1) По вертикали 1000 фут
	Ниже ЭП 100	По горизонтали 1500 м, по вертикали 1000 фут		
	В CTR или ATZ	По горизонтали 1500 м (1) По вертикали 500 фут	По горизонтали 1500 м (1) По вертикали 500 фут	По горизонтали 1500 м (1) По вертикали 500 фут
ВИДИМОСТЬ В ПОЛЕТЕ	На ЭП 100 или выше	8 км	8 км	8 км
	Ниже ЭП 100	5 км	5 км	5 км (2), (3)

- (1) За исключением полетов ниже 1000 фут над уровнем земли, когда не должно быть облаков внизу или сбоку от воздушного судна.
- (2) На неконтролируемых аэродромах за пределами CTR минимальная видимость составляет 2500 м.
- (3) Вертолеты могут выполнять полеты в воздушном пространстве класса G (за исключением аэродрома в CTR) при видимости менее 5 км, но никогда не менее 500 м.

Примечание 1. Каждый полет по ПВП осуществляется по постоянным визуальным наземным ориентирам.

Примечание 2. Расстояние до облаков по вертикали измеряется выше и ниже воздушного судна.

ГЛАВА 4

4.2 а) Минимальная высота нижней границы облаков для полетов по ПВП составляет 1000 фут.

Замечание. Считается, что высота нижней границы облаков в 1000 фут является достаточной, учитывая тот факт, что воздушное судно должно выдерживать расстояние в 500 фут от облаков по вертикали.

- 4.6 а) Никакие воздушные суда, кроме вертолетов, не выполняют полеты над любым густонаселенным районом крупных городов, городами или поселками на высоте ниже 1500 фут (450 м) над самым высоким стационарным объектом в радиусе 2000 фут (600 м) от воздушного судна.
-

ГЛАВА

Видимость. Максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры ночью.

Определения *Командир воздушного судна.* Командиром воздушного судна может быть лицо, имеющее в предусмотренных законодательством Республики Беларусь случаях сертификат (сидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, принимает необходимые меры по обеспечению его сохранности и безопасности находящихся на борту людей и имущества. Порядок назначения командира воздушного судна и его компетенция устанавливается авиационными правилами.

ГЛАВА 3

3.2.2.2 При полетах на пересекающихся курсах командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно на той же высоте слева от себя, должен уменьшить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала им безопасное расхождение. В процессе выполнения маневра расхождения командиры воздушных судов обязаны не терять из вида друг друга.

3.2.5 с) Выполнять все развороты в соответствии с установленными схемами захода на посадку или выхода после взлета, если не последовало других указаний.

3.6.2.4 При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих полету по ПВП, командир воздушного судна обязан:

- перейти на полет по ППП, если командир и воздушное судно допущены к таким полетам. Согласовать с диспетчером службы движения эшелон полета;
- возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме, если командир или воздушное судно не допущены к полетам по ППП.

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

- a) продолжать полет в визуальных условиях на аэродром назначения на заданной высоте по ПВП. При полетах, связанных с пересечением государственной границы Беларуси (государства, включенного в АИР), руководствоваться пунктом 4.1.8 РАК 1-1.8;
- b) при невозможности визуального полета на аэродром назначения, если полет связан с пересечением государственной границы Беларуси (государства, включенного в настоящий АИР), возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме, где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

3.6.5.2.2 Продолжать полет к заданному конечному пункту маршрута в соответствии с планом полета. В случае возвращения на аэродром, если он расположен в направлении, обратном пути следования, выход на этот аэродром осуществлять на ближайшем попутном нижнем эшелоне. Если полет связан с пересечением государственной границы Беларуси (государства, включенного в настоящий АИР), руководствоваться пунктом 4.1 РАК 1-1.8.

ГЛАВА 4

4.1 Правила визуальных полетов применяются в пределах нижнего воздушного пространства до 6100 м при полетах с истинной скоростью не более 550 км/ч до нижнего безопасного эшелона и не более 450 км/ч ниже безопасного эшелона:

- днем;
- в сумерках – при полете в полярных широтах (выше 60-й параллели, а в других районах по специальному разрешению). Минимальные метеорологические условия для полетов по ПВП приведены в следующей таблице:

		<i>Минимальные условия полета по ПВП</i>		
<i>Местность</i>	<i>Скорость полетов (истинная), км/ч</i>	<i>Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, (м)</i>	<i>Видимость, (м)</i>	<i>Вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков, (м)</i>
В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ				
Равнинная и холмистая	300 или менее	150	2000	50
	301–550	300	5000	100
Горная	550 или менее	300	5000	100
В ЗОНЕ ПОДХОДА, ПО ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ, МЕСТНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ И УСТАНОВЛЕННЫМ МАРШРУТАМ				
Равнинная и холмистая	300 или менее	150	2000	50
	301–550	300	5000	100
Горная (высота до 2000 м)	550 или менее	300	5000	100
Горная (высота 2000 м и более)	550 или менее	700	10 000	100

Примечание. В зоне взлета и посадки минимальные метеорологические условия устанавливаются по скорости полета по кругу.

4.2 Выполнение полетов по ПВП на аэродромах, находящихся в районах, контролируемых органами УВД, вход воздушных судов в районе аэродрома и маневрирование в районе аэродрома осуществляются только по разрешению органов УВД.

4.4 Кроме случаев, когда это необходимо для взлета и посадки или когда имеется разрешение соответствующих властей, полеты по ПВП могут выполняться:

- а) над населенными пунктами или над скоплением людей на открытом воздухе (там, где это разрешено) на высоте, с которой воздушное судно в случае отказа двигателя (двигателей) может спланировать за пределы этого пункта, но не ниже высоты, указанной в таблице минимальных безопасных высот (п. 4.4 б);

В случае, когда метеорологические условия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты и скопление людей на открытом воздухе, как правило, с правой стороны на удалении не менее 500 м, если не установлен другой порядок обхода;

- б) на высотах не менее минимальных безопасных высот, приведенных в следующей таблице:

Скорость ветра (истинная) (км/ч)	Безопасная высота полета (истинная) по ПВП (м)
В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ:	
300 м или менее (по кругу)	100
Более 300 (по кругу)	200
<i>Примечание. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий при расчете безопасной высоты при полете по ПВП по 5 км в обе стороны от оси маршрута.</i>	
В РАЙОНЕ ПОДХОДА:	
а) над равниной и холмистой местностью, над водным пространством:	
300 или менее	100
301 – 550	200
б) в горной местности (горы до 2000 м):	
менее 550	300
в) в горной местности (горы выше 2000 м)	
менее 550	600
<i>Примечание. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете безопасной высоты по прибору должна быть при полете по ПВП в пределах ширины трассы.</i>	

- 4.5 Полеты по ПВП на высотах выше нижнего эшелона должны выполняться на эшелонах, предусмотренных для полетов по ПВП в пределах нижнего воздушного пространства (до 6100 м).

ГЛАВА 5

- 5.1.2 Кроме взлета и посадки или случаев, когда полеты разрешены соответствующими властями, полеты по приборам должны выполняться на эшелонах не ниже минимальной безопасной истинной высоты, приведенной в следующей таблице:

<i>Скорость ветра (истинная) (км/ч)</i>	<i>Безопасная высота полета (истинная) по ППП (м)</i>
В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ:	
300 м или менее (по кругу)	300
Более 300 (по кругу)	300
В РАЙОНЕ ПОДХОДА ИЛИ НА ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ:	
а) над равниной и холмистой местностью, над водным пространством:	
300 или менее	600
301 – 550	600
550 и более	600
б) в горной местности (горы до 2000 м):	
менее 550	900
550 и более	900
в) в горной местности (горы выше 2000 м)	
менее 550	900
550 и более	900
<i>Примечание. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете нижнего эшелона по прибору должна быть при полете по ППП шириной по 25 км в обе стороны от оси воздушной трассы.</i>	

5.3 Воздушное пространство Беларуси (государства, включенного в АИР), определенное в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями, является контролируемым. При полетах воздушных судов следует руководствоваться правилами, установленными для контролируемого воздушного пространства.

Добавление 1

2.1 2) Сигналы бедствия и срочности по указанным пунктам не применяются.
2.2 4)

4.1.1, 4.1.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.7, 4.2.8 Сигналы для аэродромного движения по указанным пунктам не применяются.

ГЛАВА 1

Определения *Видимость.* Обусловленная атмосферными условиями и выраженная в единицах измерения способность видеть и распознавать выступающие неосвещенные предметы в дневное время и выступающие освещенные предметы в ночное время.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения. Обслуживание, предоставляемое в целях:

- a) предотвращения столкновений:
 - 1) между воздушными судами; и
 - 2) воздушных судов с препятствиями на любой площади маневрирования; и
- b) ускорения и обеспечения безопасного и эффективного потока воздушного движения.

Командир воздушного судна. Применительно к любому воздушному судну, означает пилота, ответственного за выполнение и безопасность полета воздушного судна.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов по ППП и ПВП в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Обслуживание воздушного движения. Включает:

- a) любое аэродромное диспетчерское обслуживание;
- b) любое районное диспетчерское обслуживание;
- c) любое диспетчерское обслуживание подхода;
- d) любое полетно-информационное обслуживание;
- e) любое аэродромное полетно-информационное обслуживание;
- f) любое аварийное оповещение; и
- g) любое другое обслуживание воздушного движения, которое директор считает необходимым или желательным для обеспечения безопасного и эффективного функционирования системы гражданской авиации.

Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая зоны, установленные для погрузки, разгрузки и технического обслуживания воздушных судов, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, а также для движения воздушных судов по поверхности аэродрома, связанного с взлетом и посадкой.

Рекомендация по предотвращению столкновения. В Вануату в это определение не включены слова "относительно маневров".

ГЛАВА 2

2.5 Кроме того, пилоту не разрешается перевозить какого-либо пассажира, который явно находится под воздействием спиртных напитков или наркотиков, за исключением терапевтических больных, к которым применяется соответствующее медицинское лечение, или в случае их неотложной перевозки.

ГЛАВА 3

- 3.1.8 Воздушные суда не выполняют групповые полеты; однако сокращение интервалов эшелонирования между воздушными судами, обусловленное военными нуждами или другими чрезвычайными обстоятельствами, может быть разрешено при условии подачи специального запроса (в определенной письменной форме) директору ведомства гражданской авиации, юрисдикция которого распространяется на данные воздушные суда.
- 3.3.1.2 План полета представляется до начала любого полета или его части в секторе Port Vila РПИ Нади.
- В разделе 15 для полетов по ПВП указываются предполагаемые абсолютные высоты.
- 3.6.2.4 с) На выполнение полетов по ПВП в контролируемом воздушном пространстве необходимо разрешение органа ОВД и они выполняются:
- при видимости в полете не менее 1500 м; и
 - при отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности.

ГЛАВА 4

- 4.6 а) Воздушное судно не выполняет полет над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками или над скоплением людей вне помещений на высоте менее 1500 футов над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна.
- 4.9 При выполнении полета по ПВП за пределами контролируемого воздушного пространства командиру воздушного судна строго предписывается информировать службу полетной информации о всех изменениях крейсерской высоты полета или других изменениях, касающихся выполняемого полета. В случае аварийной ситуации командир воздушного судна информирует службу полетной информации как можно скорее после того, как произошли изменения.
- При выполнении полета по ПВП за пределами контролируемого воздушного пространства командир воздушного судна информирует орган ОВД о рулении, вылете с аэродрома, прибытии в круг полета над аэродромом и посадке, выполненных на любом неконтролируемом аэродроме.

ГЛАВА 5

- 5.3.1 При выполнении полета по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства командиру экипажа строго предписывается информировать орган ОВД о любых изменениях крейсерской высоты или любых других изменениях, касающихся текущего плана полета. В случае аварийной ситуации командир воздушного судна уведомляет орган ОВД как можно скорее о произошедших изменениях.
- 5.3.2 При выполнении полета по ПВП вне пределов контролируемого воздушного пространства представляется доклад о рулении, вылете с аэродрома, прибытии в круг полета над аэродромом и посадке, выполненных на любом неконтролируемом аэродроме. Любое воздушное судно, вылетающее с аэродрома, будет выполнять полет в ВМУ и оставаться вне пределов контролируемого воздушного пространства до установления радиосвязи (напрямую или через радиотранслятор) с органом ОВД и до получения соответствующей информации о воздушном движении или разрешения на вход в контролируемое воздушное пространство.

ДОБАВЛЕНИЕ 1

- 4.1 В Вануату не используются пиротехнические средства.
 - 4.2 В Вануату не используются наземные визуальные сигналы.
-

ГЛАВА 3

- 3.2.2 *Дополнительное правило.* В дополнение к положениям пункта 3.2.2 воздушное судно уступает путь другому воздушному судну, маневренность которого явно затруждена.
- 3.2.2.3 При применении правил права первоочередности мотопланеры с неработающими двигателями рассматриваются как планеры.
- 3.2.3.1 На всех воздушных судах, выполняющих полеты днем и ночью, включаются огни предотвращения столкновения. Исключения из этого правила допускаются компетентным полномочным органом.
- 3.2.5 На аэродромах воздушные суда, выполняющие руление с помощью собственной тяги, имеют право первоочередности перед другими транспортными средствами и пешеходами.
- 3.3.1.2 а) *Дополнительное правило.* В дополнение к положениям пункта 3.3.1.2 а) план полета представляется в следующих случаях:
- 1) полеты по ПВП ночью в контролируемом воздушном пространстве;
 - 2) фигурные полеты в контролируемом воздушном пространстве и над аэродромами, где имеется орган УВД;
 - 3) полеты планеров в облаках;
 - 4) полеты беспилотных свободных аэростатов и дирижаблей; подъем беспилотных свободных аэростатов с полным весом оболочки аэростата и балласта более 0,5 кг, а также подъем связки беспилотных свободных аэростатов и массовые подъемы свободных аэростатов.
- е) Ниже приводится информация о расхождении в отношении выполняемых по ПВП полетов в Австрию, Данию, Францию, Бельгию, Нидерланды и Люксембург и из этих государств.
- 22 декабря 1994 года государства – члены Шенгенского соглашения приняли не подлежащее отмене решение о применении соответствующей рабочей договоренности, вступающей в силу с 26 марта 1995 года. Во исполнение этого решения Германия отменила обязательное представление плана полетов в отношении полетов по ПВП при входе в воздушное пространство Германии и выходе из него.
- Дополнительное правило.* В отношении полетов гражданских воздушных судов по правилам визуальных полетов из Испании, Португалии, Италии, Греции, Норвегии, Швеции, Финляндии и Исландии и в эти страны, связанных с входом в воздушное пространство Федеративной Республики Германии и выходом из него, через страны, перечисленные выше, без промежуточной посадки также применяется положение об отмене обязательного представления плана полета.
- 3.6.5.1 *Дополнительное правило.* В дополнение к положениям в отношении контролируемых полетов на соответствующей радиочастоте компетентного органа УВД ведется непрерывное прослушивание и, если необходимо, пилоты устанавливают с этим органом двустороннюю связь при полетах по ПВП:
- a) в пределах диспетчерских зон;
 - b) на контролируемые аэродромы;
 - c) ночью в пределах контролируемого воздушного пространства;

- d) в пределах тех частей воздушного пространства классов E и G ИКАО, которые согласно индексу "НХ" могут без предварительного уведомления менять свой статус на классы D, E или F ИКАО.

Исключения из правил пунктов a), b) и d) могут допускаться компетентным полномочным органом.

3.6.5.2 *Дополнительное положение.* Если при вылете по ППП в ПМУ в полученном пилотом разрешении на выполнение полета по маршруту, включая маршрут вылета, указывается крейсерский эшелон, отличный от эшелона в плане полета, то пилот, в случае отказа радиосвязи, после установки приемоответчика в режим 3/A с кодом 7600 выдерживает эшелон, предписанный в маршруте вылета, или эшелон, заданный органом УВД, в течение 3 мин и затем продолжает набор высоты до крейсерского эшелона, указанного в плане полета. Если в течение 3 мин минимальный крейсерский эшелон полета по ППП для определенного участка маршрута превышает эшелон, заданный в последний раз органом УВД, то пилот набирает высоту до этого минимального крейсерского эшелона полета по ППП.

3.6.5.2.1 *Дополнительное правило.* В дополнение к положениям пункта 3.6.5.2.1 (в частности, как изложено в подпункте b)) соответствующее воздушное судно выполняет установленную схему приближения или схему захода на посадку или, если это невозможно по эксплуатационным причинам, выполняет схему захода на посадку, основанную на радионавигации.

3.6.5.2.2 a) Данная процедура не применяется.

- b) Существующая в Германии процедура предусматривает "текущий план полета" (как было указано в предыдущей редакции этого подпункта), а не "**маршрут** согласно текущему плану полета".

Таблица 3-1 Класс D. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ: ПВП

Примечание. Диспетчерские зоны классифицируются как воздушное пространство класса D со следующим добавлением: видимость у земли 5 км, высота нижней границы облаков 1500 фут над землей, отсутствие облаков.

Класс E. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ. Минимальное значение видимости должно составлять 8 км для полетов по ПВП ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря.

Класс F. Расстояние до облаков: по горизонтали 1500 м и по вертикали 300 м (1000 фут) для всех абсолютных высот.

Класс G. Полеты по ППП не разрешены.

Примечание. К полетам по ПВП применяются следующие минимумы погоды: видимость в полете 1,5 км, постоянная видимость земной или водной поверхности, отсутствие облаков. Для полетов вертолетов, дирижаблей и аэростатов видимость в полете должна составлять 800 м.

ГЛАВА 4

4.1 *Дополнительное правило.* В дополнение к положениям, указанным в таблице 3-1, приводимые ниже правила применяются:

За пределами контролируемого воздушного пространства на относительных высотах менее 3000 фут над земной или водной поверхностью полеты по ПВП на винтокрылых воздушных судах, дирижаблях и аэростатах выполняются таким образом, чтобы:

- 1) пилот имел визуальный контакт с землей и видимость в полете составляла по крайней мере 800 м;
- 2) воздушное судно оставалось вне облаков; и
- 3) было возможным своевременное обнаружение препятствий.

4.2 *Полеты по ПВП.* Для выполнения полетов по ПВП в пределах диспетчерских зон необходимо диспетчерское разрешение, выдаваемое компетентным органом УВД.

ГЛАВА 5

5.1.2 а) Пока не установлены правила строгого соблюдения конкретных минимальных безопасных относительных высот при полетах по ППП над возвышенностями или в горных районах (600 м).

Добавление 1

4.1.1 Серия зеленых вспышек "Вернитесь для посадки" имеет следующее дополнительное значение: "Продолжайте заход на посадку".

4.2 *Дополнительное правило.* В дополнение к наземным сигналам, приведенным на рис. 1.2–1.11, для указания отдельных схем аэродромного движения самолетов, приводимых в движение силовой установкой, и планеров используется следующий сигнал:

двойной крест заметного цвета со стрелой, направленной вправо или влево, наносимой в сигнальной зоне или в конце ВПП или летной полосы в направлении взлета и посадки.

Значение. Отдельные схемы движения для воздушных судов, приводимых в движение силовой установкой, и планеров. После взлета и перед посадкой изменения направления движения воздушных судов, приводимых в движение силовой установкой, допускаются только в направлении стрелки, а для планеров только в противоположном направлении.

ГЛАВА 3

3.3.1.2

Требование в отношении представления плана полета. План полета представляется в органы обслуживания воздушного движения до начала:

- a) любого полета или его части для того, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;
 - b) любого полета с пересечением международных границ;
 - c) любого полета с пересечением границ РПИ АТИНАЙ в целях упрощения обеспечения обслуживания, касающегося полетной информации и аварийного оповещения поисково-спасательных служб, а также координации действий с соответствующими военными органами или органом УВД во избежание перехвата, необходимость в котором может возникнуть для целей опознания.
-

ГЛАВА 1

Определения *Специальный полет по ПВП.* В Грузии это определение содержит следующую дополнительную фразу: специальные полеты по ПВП осуществляются в целях оказания скорой медицинской помощи и выполнения поисково-спасательных работ.

ГЛАВА 3

3.2.3.2 *Дополнительное правило.* Дополнительно к тому, что предусматривается изложенными в п. 3.2.3.2 положениями, на всех воздушных судах включаются аэронавигационные огни и габаритные огни крыла в дневное время при видимости 2000 м или менее.

3.2.6.2 *Дополнительное правило.* Дополнительно к тому, что предусматривается изложенными в п. 3.2.6.2 положениями, на всех воздушных судах включаются бортовые огни в дневное время при видимости 2000 м или менее.

3.3.2, примечание В этом примечании содержится следующая дополнительная фраза: в тех случаях, когда план полета представляется более чем за 24 ч, но менее чем за 144 ч (6 дней) до расчетного времени уборки колодок, в нем указывается дата полета.

3.3.3 *Дополнительное правило.* План полета, представленный для выполнения международного полета, содержит информацию о всем полете, вплоть до информации об аэродроме предполагаемой посадки, и дату полета.

3.3.5.3 *Дополнительное правило.* В том случае, когда ожидается, что доклад о прибытии не может быть представлен соответствующему органу ОВД в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, время, в течение которого предполагается представить доклад о прибытии, указывается в плане полета.

3.9 Классификация воздушного пространства Грузии содержится в п. 3.9 грузинских правил полетов.

Дополнительный пункт. Воздушное пространство Грузии разделено на классы А, В и G. Классы описываются в соответствии с Приложением 2.

Дополнительный пункт. Воздушное судно не превышает приборной скорости (IAS) в 460 км/ч (250 уз) ниже эшелона полета 3050 м (ЭП 100), когда:

- a) выполняет полеты по ППП в воздушном пространстве класса G;
- b) выполняет полеты по ПВП в воздушном пространстве классов С и G.

Для воздушных судов, выполняющих специальные полеты по ПВП, приборная скорость составляет 260 км/ч (140 уз).

Дополнительный пункт. Полеты на околосвуковых и сверхзвуковых скоростях.

В воздушном пространстве Грузии полеты на сверхзвуковых скоростях разрешаются только на таких эшелонах полетов, полеты на которых не наносят ущерба окружающей среде. Прохождение звукового барьера гражданскими воздушными судами в воздушном пространстве Грузии запрещено.

ГЛАВА 4

- 4.2 *Дополнительный пункт.* Полеты по ПВП разрешены:
- a) в дневное время – при видимости у земли менее 5 км, но не менее 3 км и высоте нижней кромки облаков, позволяющей выполнять полеты на заданных минимальных высотах;
 - b) в ночное время – при видимости у земли не менее 3 км, отсутствии облаков и визуальном контакте с предметами на земле.
- 4.3 Полеты по ПВП в ночное время. Гражданские воздушные суда с одним двигателем и вертолеты с летно-техническими характеристиками категории 3 не выполняют полеты по ПВП в ночное время.
- 4.4 Полеты по ПВП выше ЭП 195. Полеты по ПВП не выполняются выше ЭП 195.
- 4.5 Не применяется. Сокращение нормы вертикального эшелонирования выше ЭП 290 не применяется в воздушном пространстве Грузии.
- 4.6 Горизонтальные крейсерские полеты по ПВП на высоте более 300 м (1000 фут) над земной или водной поверхностью выполняются на эшелоне, соответствующем линии пути, согласно таблице крейсерских эшелонов.
- 4.8 a) Полеты по ПВП выполняются с соблюдением положений п. 3.6 а) в тех случаях, когда они выполняются в пределах воздушного пространства класса С.

ГЛАВА 5

- 5.1.1 *Дополнительный пункт.* Гражданским воздушным судам с одним двигателем и вертолетам с летно-техническими характеристиками категории 3 запрещено выполнять полеты по ППП и полеты в ночное время.

Добавление 1 *Дополнительное правило.* Дополнительно к наземным визуальным сигналам, показанным на рис. 1.2–1.11, также используются следующие сигналы:

Обозначение вертодрома. Белая буква Н, видимая с основного направления захода на посадку, наносится в середине зоны приземления.

Обозначение вертолетной площадки больницы. Белая буква Н на фоне красного креста, видимая с основного направления захода на посадку и нанесенная в центре зоны приземления вертолетной площадки больницы.

Добавление 2 Грузия не ратифицировала статью 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, принятую 25-й сессией (чрезвычайной) Ассамблеи ИКАО 10 мая 1984 года.

ГЛАВА 2

2.2 *Дополнительное правило.* Управление воздушным судном в полете должно осуществляться в соответствии с требованиями таблицы классификации воздушного пространства ОВД, применяемыми к каждому классу (А–G) воздушного пространства, если другого не указано в АИР.

2.5 *Дополнительное правило.* Ни одно лицо не может выполнять или пытаться выполнять обязанности на борту воздушного судна, перечисленные в разделе 35 Аэронавигационного акта Дании, если оно, будучи под воздействием алкоголя, находится в таком состоянии, которое не позволяет ему полностью безопасно выполнять свои обязанности, или, за исключением обязанностей, не имеющих отношения к безопасности полетов, если содержание алкоголя в его крови составляет 0,20 на 1000 или более.

Ни одно лицо также не может выполнять или пытаться выполнять обязанности на борту воздушного судна, перечисленные в разделе 35 Аэронавигационного акта Дании, если в связи с болезнью, слабостью, перенапряжением, бессонницей, или будучи под воздействием наркотических средств или лекарств, или по другим аналогичным причинам оно находится в таком состоянии, которое не позволяет ему в полной безопасности выполнять его обязанности на борту воздушного судна.

ГЛАВА 3

3.1.1 *Дополнительное правило.* Командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы излишне не затруднять или не нарушать воздушное движение. Командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы во время полета на окружающую среду оказывалось наименее возможное воздействие. Это относится, в частности, к полетам над населенными пунктами, зонами отдыха и над районами с чувствительной фауной. *Примечание.* Районы с чувствительной фауной перечислены в АИР.

3.2.2.7.3 *Дополнительное правило.* 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 и выдается разрешение аэродромного диспетчерского пункта.

3.2.5 d) *Дополнительное правило.* Используется определенная соответствующим органом ОВД рабочая ВПП, если условия безопасности не указывают на целесообразность выбора другой ВПП.

3.3.1 *Дополнительное правило.* План полета представляется до начала:

b) любого полета по ППП;

d) любого полета с пересечением границ Дании или датских территориальных вод, если ведомство гражданской авиации Дании не предоставляет исключений.

3.3.4 *Дополнительное правило.* При отсутствии других указаний ведомства гражданской авиации Дании доклад о вылете представляется по возможности в самое ближайшее время после вылета соответствующему органу обслуживания воздушного движения при выполнении любого полета, о котором был представлен план полета. Представление доклада о вылете не требуется после вылета с аэродрома, на котором предоставляется обслуживание воздушного движения, при условии, что радиосвязь и визуальные сигналы свидетельствуют о том, что за вылетом осуществляется наблюдение.

- 3.3.5.4 *Дополнительное правило.* В том случае, если, как ожидается, доклад о прибытии не может быть представлен соответствующему органу обслуживания воздушного движения в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, информация о времени, когда ожидается представление доклада, включается в план полета в раздел "Прочая информация".
- 3.6.2.1.2 *Дополнительное правило.* Указанное положение также применяется к воздушным судам, выполняющим полет вдоль участка маршрута ОБД, определяемого относительно ненаправленного радиомаяка (NDB).
- 3.6.5.2 *Дополнительное правило.* Если воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ, командир воздушного судна устанавливает код 7600 режима А.
- 3.7 *Дополнительное правило.* Если воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ, командир воздушного судна, по мере возможности, устанавливает код 7500 режима А.

ГЛАВА 4

- 4.1 *Дополнительное правило.* В тех случаях, когда не видно поверхности земли, полеты по ПВП выполняются в соответствии с правилами для гражданской авиации ВЛ 5-43.
- 4.6 *Дополнительное правило.* Полеты между опорами мостов и под мостами, под линиями электропередачи или подобными сооружениями запрещены, если отсутствует специальное разрешение ведомства гражданской авиации Дании.
-

ГЛАВА 3

3.6.5.2.2

Если отказ связи имеет место в приборных метеорологических условиях или в таких условиях, когда они не позволяют завершить полет в соответствии с п. 3.6.5.2.1 (см. примечание 1), воздушное судно:

- a) продолжает полет согласно текущему плану, выдерживая разрешенный эшелон или минимальную безопасную абсолютную высоту, установленную для данного маршрута, в зависимости от того, что выше, до соответствующего обозначенного навигационного средства, обслуживающего аэродром назначения, и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта b), выполняет полет в режиме ожидания над этим средством до начала снижения;
- b) начинает снижение от навигационного средства, упомянутого в подпункте a), 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, воздушное судно начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;
- c) выполняет нормальный заход на посадку по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства; и
- d) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 мин после расчетного времени прибытия, упомянутого в подпункте b) или подтвержденного в последний раз расчетного времени захода на посадку; при этом из них выбирается более позднее время.

Примечание 1. Как об этом свидетельствуют метеорологические условия, указанные в п. 3.6.5.2.1, его положения распространяются на все контролируемые полеты, в то время как положения п. 3.6.5.2.2 – только на полеты по ППП.

Примечание 2. 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 3. См. также п. 5.1.2

Замечание. В подготовленной ИКАО поправке к процедурам в случае отказа связи говорится о том, что воздушное судно, на котором отказала связь, должно выдерживать 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 точке обязательной передачи донесений, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета. Основываясь на вышеуказанной поправке, герметизированные воздушные суда, выполняющие внутренние рейсы, которые обычно выполняют полеты на эшелонах полета от 170 до 210, начинают снижение для выполнения посадки через 20 мин после пролета первого пункта обязательной передачи донесений на их маршруте. Негерметизированные воздушные суда выполняют полеты близко к минимальным абсолютным высотам полета, и для них указанная поправка не представляет каких-либо эксплуатационных преимуществ.

ГЛАВА 3

- 3.3.1.4 Все планы полета представляются по крайней мере за 30 мин. до вылета и действуют в течение 60 мин. для полетов по ППП или в течение 120 мин. для полетов по ПВП.

ГЛАВА 1

Авиационная станция: "авиационная радиостанция" является радиостанцией, расположенной на поверхности земли, которая передает или получает сигналы с целью оказания помощи воздушным судам.

Аэродром: любой участок земной или водной поверхности, предназначенный, оборудованный, выделенный или обычно используемый с целью предоставления средств и служб для взлета и посадки воздушных судов и включающий:

- а) любой участок или пространство на поверхности земли, на крыше здания или в любом другом месте, которые предназначены, оборудованы или выделены с целью предоставления средств и служб для посадки и взлета воздушных судов, способных осуществлять снижение или набор высоты вертикально; и
- б) любой такой участок земной или водной поверхности или любой такой участок или пространство, управление которыми возложено на правительство или главное исполнительное лицо, но которые не включают никакого участка, использование которого с целью предоставления средств и служб для взлета и посадки воздушных судов прекращено и не было возобновлено.

Взлетно-посадочная полоса: участок с покрытием или без покрытия, который предназначен для разбега при взлете и пробеге при посадке воздушных судов.

Визуальные метеорологические условия: метеоусловия, позволяющие выполнять полет в соответствии с правилами визуальных полетов.

Видимость у земли: видимость в горизонтальной плоскости на уровне земли.

Высота нижней границы облаков: высота нижней границы облаков применительно к аэродрому означает вертикальное расстояние от превышения аэродрома до самой нижней части любого видимого с аэродрома облака, которое имеет достаточные размеры для того, чтобы закрыть более половины видимого с аэродрома неба.

Диспетчерская зона: воздушное пространство, в отношении которого выпущено соответствующее уведомление и которое простирается вверх от поверхности земли.

Диспетчерский район: воздушное пространство, в отношении которого выпущено соответствующее уведомление и которое простирается вверх от указанной абсолютной высоты.

Контролируемое воздушное пространство: воздушное пространство, в отношении которого выпущено уведомление как о воздушном пространстве класса А, класса В, класса С, класса D и класса Е.

Орган/служба управления воздушным движением: юридическое лицо, назначенное главным исполнительным лицом или любым другим лицом, обеспечивающим управление каким-либо аэродромом или местом, давать указания или рекомендации, или то и другое посредством радиосигналов воздушным судам для обеспечения безопасности полетов и "обслуживания воздушного движения" интерпретируется соответствующим образом.

Приборные метеорологические условия: метеоусловия, исключающие выполнение полетов в соответствии с правилами визуальных полетов.

Площадь маневрирования: часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и движения воздушных судов по поверхности земли, но не включающая перрон и любые части аэродрома, используемые для технического обслуживания воздушных судов.

Фигурный полет: "фигуры высшего пилотажа" включают петли, штопоры, двойные перевороты, обратные петли с полуповоротом, развороты с потерей скорости, перевернутые полеты и другие подобные фигуры.

Эшелон полета: один из нескольких уровней равного атмосферного давления, которые разделены указанными интервалами и каждый из которых выражен величиной в сотнях футов, указывающей, что на этом уровне давление высотомера выставлено в соответствии с международной стандартной атмосферой и равняется 1013,2 гПа (29,92 дюйма ртутного столба).

ГЛАВА 3

3.1.2

Минимальные высоты:

1. а) Воздушные суда, кроме вертолетов, не выполняют полеты над любым густонаселенным районом крупного города, города или поселка ниже:
 - i) такой высоты, которая не позволяет воздушному судну в случае отказа силовой установки совершить безопасную посадку на участке земли и не подвергать опасности людей или имущество на земле, а в случае, если воздушное судно буксирует транспарант, то высота подсчитывается из такого расчета, чтобы транспарант не упал в пределах густонаселенного района; или
 - ii) высоты 1500 фут над самым высоким стационарным объектом в радиусе 2000 фут от воздушного судна, в зависимости от того, какая из указанных высот больше.
 - б) Вертолеты не выполняют полеты ниже такой высоты, которая не позволяет им в случае отказа двигательной установки совершить посадку, не подвергая опасности людей или имущество на земле.
 - в) Вертолеты не совершают полеты над густонаселенным районом крупного города, городом или поселком ниже высоты 1500 фут над самым высоким стационарным объектом в радиусе 2000 фут от вертолета, за исключением полетов с письменного разрешения старшего должностного лица в соответствии с указанными в нем условиями.
 - д) Воздушные суда не выполняют полеты:
 - i) над любым скоплением людей вне помещений в количестве более 1000 человек или в радиусе 3000 фут от такого скопления людей, которые являются очевидцами какого-либо организованного события или участвуют в нем, за исключением полетов с письменного разрешения старшего должностного лица, в соответствии с указанными в нем условиями и с письменного согласия организаторов события; или
 - ii) ниже такой высоты, которая не позволяет воздушному судну в случае отказа силовой установки совершить посадку, не подвергая опасности скопление людей, или в случае, если воздушное судно буксирует транспарант, то высота подсчитывается из такого расчета, чтобы транспарант не упал в радиусе 3000 фут от скопления людей.
 - е) Воздушные суда не выполняют полеты ближе 500 фут от любого человека, судна, транспортного средства или сооружения.
2. Пункт 1 е) данных правил не применяется к любому воздушному судну, производящему посадку или взлет в соответствии с обычной авиационной практикой.

3. Никакое положение данных правил не запрещает какому-либо воздушному судну:
- a) производить взлет, посадку или выполнять заход на посадку в соответствии с обычной авиационной практикой на каком-либо правительственном или лицензированном аэродроме в Гонконге или на любом аэродроме, расположенном за его пределами; или
 - b) осуществлять полет по проверке навигационного оборудования или выполнения процедур в соответствии с обычной авиационной практикой на любом правительственно или лицензированном аэродроме в Гонконге или на любом другом аэродроме, расположенном за его пределами; или
 - c) выполнять такие полеты, которые необходимы для спасения человеческих жизней.

3.2.3.1

- a) Огни предотвращения столкновения: это требование применяется только к воздушным судам, зарегистрированным в Гонконге и имеющим максимальную допустимую общую массу более 5700 кг.

ГЛАВА 3

- 3.1.5 Буксировка. Воздушное судно не буксирует другое воздушное судно или какой-либо предмет без разрешения соответствующего полномочного органа ОВД. Однако разрешение не требуется для полетов планеров на буксире за самолетом, которые осуществляются в соответствии с положениями, выпущенными соответствующим полномочным органом ОВД. В военной авиации соблюдаются правила, утвержденные командующим воздушными силами Латвии. При буксировке должны соблюдаться инструкции соответствующего органа ОВД в зависимости от класса воздушного пространства. Перед полетами должно быть получено разрешение УВД.
- 3.1.7 Фигурный полет. Воздушные суда не выполняют фигурные полеты, которые представляют опасность для воздушного движения. Воздушные суда не выполняют фигурные полеты над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или скоплениями людей вне помещений.
- 3.2.2.7.2 Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания. Однако воздушное судно может осуществлять движение без остановки в рамках границ, установленных в диспетчерском разрешении.
- 3.2.2.7.3 Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий "стоп" и может продолжать движение в соответствии с диспетчерским разрешением.
- 3.3.1.2 b) План полета предоставляется до начала:
- b) любого полета по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства, любого полета по ПВП по маршруту ночью.
- 3.3.5.1 Добавлено следующее примечание:
- Примечание. Доклад о прибытии не обязателен после посадки на аэродроме, где предоставляется ОВД, в том случае, если из радиосвязи или по световому сигналу видно, что за посадкой осуществлялось наблюдение.*
- 3.3.5.2 Добавлены следующие положения:
- В плане полета указывается орган обслуживания воздушного движения, которому представляется доклад о прибытии. В том случае, если доклад о прибытии, как ожидается, не может быть представлен в соответствующий орган ОВД в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, в плане полета указывается время, когда планируется представление доклада.

ГЛАВА 4

- 4.1 В таблице 3-1 Приложения 2 предписываются следующие минимальные значения видимости в полете в воздушном пространстве УВД класса G на высоте 3000 фут над средним уровнем моря и ниже этого уровня:
- a) Могут разрешаться полеты воздушных судов категории A и B при видимости в полете до 3000 м в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами небольшая и приборная скорость составляет 140 уз (260 км/ч) или менее.
- b) Могут разрешаться полеты вертолетов при видимости в полете до 1500 м в дневное время в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами небольшая и приборная скорость составляет 140 уз (260 км/ч) или менее.

- с) Могут разрешаться полеты вертолетов при видимости в полете до 800 м в дневное время, если видна поверхность и они выполняют маневры на скорости, позволяющей своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.

4.2 Добавлено следующее примечание:

Примечание. Для выполнения вертолетами полетов с целью оказания срочной медицинской помощи или осуществления обучения выполнению таких полетов видимость у земли должна быть не менее 800 м в дневное время и 3 км в ночное время.

4.3 В отношении полетов по ПВП добавлены следующие положения:

- а) в неконтролируемом воздушном пространстве видимость у земли должна быть не менее 8 км (для вертолетов не менее 5 км) и высота нижней границы облаков должна быть не менее 1500 фут;
- б) в воздушном пространстве ОВД видимость на земле должна быть не менее 5 км (для вертолетов не менее 3 км), высота нижней границы облаков должна быть не менее 1000 фут и летное поле должно быть постоянно видимым;
- с) в неконтролируемом воздушном пространстве класса G видимость у земли должна быть не менее 8 км (для вертолетов не менее 5 км) и высота нижней границы облаков должна быть не менее 2000 фут (для вертолетов не менее 1000 фут).

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

- а) выше ЭП 195;
- б) на околозвуковых и сверхзвуковых скоростях.

4.6 б) В любых других районах, помимо упомянутых в п. 4.6 а), на высоте менее 500 фут над земной или водной поверхностью.

Добавлено следующее примечание:

Примечание. Для выполнения авиационных работ вертолетам разрешается выполнять полеты ниже этих высот в соответствии с требованиями общего основного руководства по производству полетов.

4.7 Горизонтальные крейсерские полеты по ПВП:

- а) в контролируемом воздушном пространстве класса C на высоте 3000 фут над земной или водной поверхностью или выше выполняются на абсолютной высоте или на эшелоне полета, соответствующем линии пути, которые указаны в колонке "Полеты по ППП" таблицы крейсерских эшелонов;
- б) в неконтролируемом воздушном пространстве класса G на высоте 3500 фут над земной или водной поверхностью или выше выполняются на абсолютной высоте или на эшелоне полета, соответствующем линии пути, которые указаны в колонке "Полеты по ПВП" таблицы крейсерских эшелонов.

ГЛАВА 3

- 3.9 Замечания под таблицей, касающейся полетов по ПВП.
- Таблица 3-1 **а) видимость в полете составляет не менее 3 км, при условии, что приборная скорость составляет 140 уз или менее;
- b) разрешаются полеты вертолетов, если видимость составляет не менее 1500 м, при условии, что скорость маневрирования является таковой, что позволяет своевременно обнаружить другие воздушные суда или препятствия и избежать столкновения с ними;
- с) разрешены полеты аэростатов, наполненных горячим воздухом, если видимость составляет не менее 2 км.
- 4.3 Полеты по ПВП выполняются в период между заходом и восходом солнца в соответствии со следующими условиями: разрешены полеты по ПВП в ночное время; если видимость составляет не менее 8 км; расстояние по горизонтали до нижней границы облаков составляет не менее 300 м.
- 4.8. b) Минимальные требования к высоте полета для полетов по ПВП не применяются:
- 1) для полетов, связанных с поиском и спасанием, и полетов, осуществляемых в целях отправления правосудия;
 - 2) для полетов за пределами густонаселенных районов, осуществляемых в целях имитации вынужденной посадки, если пилот-инструктор руководит выполнением полета воздушного судна;
 - 3) для тренировочных полетов вертолетов за пределами густонаселенных районов;
 - 4) в специальных случаях, когда выдается разрешение инспекцией гражданской авиации.
- 4.8. с) В отношении специальных полетов по ПВП применяются следующие положения: если высота нижней кромки облаков составляет менее 450 м (1500 фут) над земной поверхностью или видимость является меньше минимальной, ААТС может выдавать разрешение на выполнение специального полета по ПВП (для воздушных судов, если видимость составляет не менее 3 км, для вертолетов, если видимость составляет не менее 1500 м).
-

ГЛАВА 4

- 4.3 Полеты по ПВП не выполняются в период между заходом и восходом солнца.
- 4.4
- a) полеты по ПВП не выполняются выше эшелона полета 150;
 - b) при отсутствии разрешения соответствующего полномочного органа ОВД полеты по ПВП не выполняются далее расстояния в 20 м. миль от линии берега.
- 4.5
- a) Ограничение минимальной высоты применяется ко всем воздушным судам и составляет не менее 1500 фут над густонаселенными районами. Полеты воздушных судов над скоплением людей вне помещений в количестве более 1000 человек, или полеты в пределах 3000 фут от скопления людей не выполняются, за исключением случаев выдачи на это письменного разрешения, но и в этом случае только не ниже высоты, которая позволяет воздушному судну при отказе силовой установки совершить посадку, не создавая опасности для скопления людей.
 - b) В данном требовании говорится о расстоянии не менее 500 фут до любого человека, судна, транспортного средства или сооружения, за исключением любого планера, осуществляющего планирование с набором высоты.
- 4.6 Если в разрешении службы УВД не указывается иначе, то при полетах по ПВП рекомендуется использовать таблицу крейсерских эшелонов для полетов по ППП, приведенную в добавлении 3 к Приложению 2.

ГЛАВА 5

- 5.1.2 a) Отсутствуют обязательные требования в отношении того, чтобы воздушное судно выдерживало минимальную высоту полета 2000 фут над возвышенностями или горной местностью.
-

ГЛАВА 1

Определения *Видимость* означает обусловленную атмосферными условиями и выраженную в единицах измерения способность видеть и распознавать выступающие неосвещенные предметы в дневное время и выступающие освещенные предметы в ночное время.

ГЛАВА 2

2.1.2 Ведомство гражданской авиации (САА) является "соответствующим полномочным органом" в смысле органа управления; однако САА не является поставщиком обслуживания воздушного движения (ОВД). Компания "Airways Corporation of New Zealand" имеет законную монополию на предоставление районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода и полетно-информационного обслуживания.

ГЛАВА 3

3.2.3.3 Отсутствует требование в отношении включения огней предотвращения столкновения на воздушных судах, находящихся в полете, вне периода между заходом и восходом солнца.

3.2.3.4 Отсутствует требование в отношении включения огней предотвращения столкновения или огней, предназначенных для указания того, что двигатели работают, на воздушных судах, эксплуатируемых на рабочей площадке аэродрома, вне периода между заходом и восходом солнца.

3.2.4 Вне контролируемого воздушного пространства учебные полеты по приборам разрешены на воздушных судах, которые не оборудованы полностью исправным спаренным управлением или органами управления тонгажом, креном, отклонением от курса и тягой двигателей, которые могут быть задействованы с любого места пилота в тех случаях, когда условия учебного полета по приборам могут быть быстро отменены командиром воздушного судна.

3.3.1.2 Полет в соответствии с правилами визуальных полетов в контролируемом воздушном пространстве разрешается без представления плана полета. План полета должен быть представлен для любого полета по ПВП, выполнение которого планируется на расстоянии более 50 м. миль от берега. План полета должен быть представлен до начала выполнения любого полета по правилам полетов по приборам.

3.4 Не предписывается правилами гражданской авиации.

3.5.3 Не предписывается правилами гражданской авиации.

3.6.5.1 Воздушному судну, выполняющему полет по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса Е в дневное время, не требуется осуществлять непрерывное прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля".

3.6.5.2.1 *Примечание.* Порядок действий при отказе связи при полетах по ПВП указывается в АИР Новой Зеландии.

3.7 *Примечание.* Порядок действий в случае незаконного вмешательства указывается в АИР Новой Зеландии.

3.8 *Примечание.* Порядок действий при перехвате указывается в АИР Новой Зеландии.

ГЛАВА 4

- 4.1 Для воздушного пространства классов С, D и E минимальное разрешенное расстояние до облаков составляет 2 км по горизонтали и, в пределах диспетчерской зоны, 500 фут по вертикали. Минимальное требуемое расстояние до облаков по вертикали за пределами диспетчерской зоны в воздушном пространстве классов С, D или E составляет 1000 фут. Выше абсолютной высоты 3000 фут и выше высоты 1000 фут, но ниже абсолютной высоты 11 000 фут пилот планера выполняет полет не ближе чем 500 фут ниже облаков в воздушном пространстве классов E или G.
- 4.4 а) Полеты по ПВП могут выполняться выше ЭП 460, т. е. верхнего предела контролируемого воздушного пространства в РПИ Окленд океанический и Новая Зеландия.
- 4.5 Могут разрешаться полеты по ПВП в воздушном пространстве RVSM (ЭП 290 – ЭП 410) в РПИ Новая Зеландия.

ДОБАВЛЕНИЕ 4

- 2.1 В условиях, когда отсутствуют облака или затемнение составляет больше четырех восьмых зоны видимости и видимость по горизонтали превышает 8 км, а разрешенный вход в воздушное пространство другого государства не является неизбежным, тяжелый неуправляемый аэростат может выполнять полет на любой абсолютной высоте ниже барометрической высоты 60 000 фут без разрешения.
- 2.3 Получение предварительного разрешения не требуется; однако согласно CAR 101.109 требуется прекратить полет неуправляемого аэростата в том случае, когда неразрешенный вход в воздушное пространство над территорией другого государства является неизбежным.
- 5.1.1 Требуется 24-часовое заблаговременное уведомление.
-

ГЛАВА 2

Общие
положения

Дополнительное правило

Индикаторы воздушной обстановки. Общедоступные индикаторы воздушной обстановки устанавливаются с надлежащим учетом положений, касающихся индикаторов воздушной обстановки, опубликованных в документе BSL D 4-3.

2.2,
примечание 2

Особая ссылка делается на раздел "bilag II" (добавление к документу BSL F1), в котором содержится и в любое время будет содержаться информация об элементах классов воздушного пространства ОВД, введенных в норвежских РПИ, и, таким образом, ограничения, касающиеся применяемых правил полетов.

2.5

Ни одно лицо не выполняет обязанности члена экипажа, если оно находится под воздействием спиртных напитков, или других стимуляторов, или наркотиков или если оно в результате болезни, или усталости, или по другим причинам не в состоянии выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности полета. В любом случае лицо считается находящимся под воздействием алкоголя, насколько это предусматривается законом, если концентрация алкоголя в крови превышает 0,4 на миллион или количество алкоголя в организме достаточно велико, чтобы вызвать концентрацию 0,4 на миллион. Ошибки, касающиеся величины концентрации алкоголя в крови, не освобождают от наложения взыскания.

Лицо, выполняющее обязанности члена экипажа, в течение первых шести часов после завершения выполнения своих обязанностей не должно употреблять алкоголь или другие стимуляторы, если оно знает или предполагает, что предстоит полицейское расследование, касающееся его обязанностей как члена экипажа, за исключением случаев, когда проба крови была уже взята или полицейские власти решили, что такая проба не обязательна. Если есть основания полагать, что вышеуказанные правила были нарушены, полицейские власти могут потребовать проведения медицинского освидетельствования, которое может включать анализ крови лица, ответственного за нарушение.

Подробные правила, относящиеся к такому освидетельствованию, и связанные с ним вопросы, публикуются соответствующим департаментом.

ГЛАВА 3

Общие
положения

Дополнительное правило

Полеты планеров. Полеты планеров выполняются в соответствии со следующими положениями:

- a) "Положение, касающееся использования планеров" или, при необходимости, "Положение, касающееся использования мотопланеров".
- b) "Положение, касающееся полетов планеров в пределах контролируемого воздушного пространства на аэродромах, где имеется служба полетной информации и предоставляется информация о полетах планеров".

Полеты аэростатов с экипажем

Полеты аэростатов с экипажем выполняются в соответствии с "Положениями, касающимися полетов аэростатов с экипажем".

Взлет

Воздушное судно не выполняет взлет до тех пор, пока командир воздушного судна не убедится в отсутствии риска столкновения его воздушного судна с другими воздушными судами или препятствиями.

- 3.1.2 *Дополнительное правило.* Исключение, касающееся минимальных относительных высот для воздушных судов, выполняющих взлет и посадку, также, в частности, применяется к воздушным судам, обрабатывающим заходы на посадку (без посадки).
- 3.1.4 Управление гражданской авиации может санкционировать исключение из этого правила. В дополнение к существующим положениям без специального разрешения допускается сброс продовольствия и снаряжения людям, находящимся в аварийной ситуации, балласт в виде воды или песка, воды или других огнегасящих веществ в целях борьбы с пожаром и слив топлива из воздушного судна в целях обеспечения безопасности.
- 3.1.7
- a) Не допускаются фигурные полеты воздушных судов над густонаселенными районами городов или поселков, скоплениями людей вне помещений, гаванями с большой интенсивностью движения или надводными судами, а также вблизи от этих районов и объектов.
 - b) Не допускаются фигурные полеты воздушных судов в контролируемом воздушном пространстве, если это не разрешено соответствующим органом УВД.
 - c) Фигурный полет выполняется таким образом, чтобы при этом не создавалась опасность для других воздушных судов.
 - d) Фигурный полет выполняется на относительной высоте 600 м над самым высоким препятствием или выше в радиусе 1,5 км по горизонтали от воздушного судна; все маневры осуществляются при наличии визуальных метеорологических условий. Управление гражданской авиации может санкционировать исключение из этого правила.
- 3.1.8 c) *Дополнительное правило.* При наличии эксплуатационных потребностей максимальные расстояния в боковой или продольной плоскостях, выдерживаемые воздушными судами при выполнении групповых полетов (1 км/100 фут), соответствующие требованиям Приложения 2, могут согласно пункту 3.1.9 b) iv) документа BSL F 1-3 быть увеличены при условии получения диспетчерского разрешения от соответствующего органа ОВД. В этих случаях будет соответственно увеличен необходимый минимум эшелонирования по отношению к другим воздушным судам.
- 3.2.3 Положения, касающиеся включения огней на воздушных судах, не применяются к планерам и аэростатам с экипажем, к которым предъявляется требование включать в период между заходом и восходом солнца огни, оговоренные в документе "Положения, касающиеся производства полетов воздушных судов", содержащем, в частности, отдельные технические требования в отношении внешних огней планеров и аэростатов с экипажем.
- 3.2.5 c) *Дополнительное правило.* На аэродромах, где имеется аэродромная служба полетной информации, воздушным судам при выполнении захода на посадку или после взлета разрешается выполнять развороты вправо при условии, что при этом не подвергаются опасности другие воздушные суда, а орган AFIS был надлежащим образом информирован об этом.
- 3.2.6 Если не предписано иное, взлеты с водной поверхности и посадки на нее выполняются в соответствии с положениями, включающими в себя "Международные правила по предупреждению столкновений на море" и специальные правила, касающиеся использования внутренних вод Норвегии.

Дополнительное правило. В тех случаях, когда план полета представляется в отношении полета, предусматривающего вылет с аэродрома, где не обеспечивается ОВД, сообщение о вылете передается органу ОВД наиболее быстрым способом. В отношении вылета внимание органа ОВД можно обратить одним из следующих способов:

- по телефону находящимся на земле лицом в соответствии с договоренностью между командиром воздушного судна и указанным лицом;
- путем заявления командира воздушного судна органу ОВД о том, что расчетное время уборки колодок рассматривается в качестве фактического времени вылета;
- путем передачи сообщения органу ОВД по телефону непосредственно перед вырубиванием для взлета о времени, рассматриваемым в качестве фактического времени вылета.

План полета не будет действовать до тех пор, пока не будут выполнены вышеуказанные процедуры.

3.3.1.2, примечание Соответствующее примечание непосредственно относится к полетам по ПВП в воздушном пространстве класса D, рассматриваемым в качестве полетов, для которых достаточна ограниченная информация плана полета, если в воздушном пространстве класса D выполняется незначительная часть полета. Если при выполнении какого-либо полета предполагается использование служб оповещения и спасания, необходимо представлять полный план полета.

3.3.1.4 Ограничение по времени, установленное для представления информации плана полета в целях получения диспетчерского разрешения, не применяется к полетам по ПВП, если предполагается, что в воздушном пространстве класса D будет выполняться лишь незначительная часть этого полета. Однако указанная информация должна быть представлена "своевременно".

3.3.5.3 *Дополнительное правило.* Если ожидается, что доклад о прибытии не будет получен соответствующим органом ОВД в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, в пункте 18 плана полета указывается самое последнее время, в которое можно ожидать получение доклада о прибытии.

3.6.1.1 В отдельном примечании, в частности, уточняется, что выдача диспетчерских разрешений воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП в воздушном пространстве класса D, зависит от количества воздушных судов, находящихся в соответствующем воздушном пространстве, и наличия возможности соответствующего органа УВД предоставлять обслуживание надлежащим образом.

3.6.5.2 В BSLF 1-3 содержится ссылка на "Положение, касающееся процедур связи", в основу которых положены соответствующие части тома II Приложения 10. Дополнение к указанным правилам публикуется в части RAC AIP Норвегии.

Дополнительное правило. Для воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и ПВП в воздушном пространстве классов D, E и G ниже ЭП 100, установлено ограничение по скорости в 250 уз IAS, если из этого правила не сделано исключение Управлением гражданской авиации или, в отдельных случаях, соответствующим органом УВД для полетов, выполняемых в CTR/TMA.

Примечание. В целом ограничение по скорости отвечает стандарту в отношении классификации воздушного пространства, изложенному в Приложении 11, однако в качестве правила, предназначенного для пилотов, было признано приемлемым включить его в норвежские "Правила полетов".

ГЛАВА 4

4.1 В воздушном пространстве класса G и на высоте ниже 300 м над местностью полеты со скоростями, не превышающими 140 уз IAS, могут выполняться при видимости в полете не менее 3 км или не менее 1,5 км, если полет выполняется по аэродромному кругу полетов, а аэродром находится в поле зрения пилота.

В этом воздушном пространстве могут разрешаться полеты вертолетов при видимости в полете не менее 800 м на скорости, позволяющей своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ним.

4.2 Для выполнения полетов в соответствии с правилами визуальных полетов в пределах любой части диспетчерской зоны необходимо, чтобы видимость на земле и нижняя граница облаков составляли 5 км/450 м, если не было получено разрешение на выполнение специального полета по ПВП.

Дополнительное правило. Диспетчерское разрешение на выполнение специального полета по ПВП при видимости на земле или видимости в полете менее 3 км не выдается, за исключением следующих случаев:

- Самолетам, выполняющим полеты на скоростях, не превышающих 140 уз IAS, которые предполагают выполнять весь полет в пределах диспетчерской зоны или входить в диспетчерскую зону и выполнять посадку в пределах диспетчерской зоны, может выдаваться диспетчерское разрешение на выполнение специальных полетов по ПВП, если видимость на земле и видимость в полете составляет не менее 1,5 км.
- Вертолетам, выполняющим полеты со скоростями, позволяющими пилоту видеть препятствия и избегать столкновения с ними, может выдаваться диспетчерское разрешение на выполнение специальных полетов по ПВП, если видимость на земле и видимость в полете составляет не менее 800 м.

4.3 В период между окончанием вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек все полеты в контролируемом воздушном пространстве выполняются в соответствии с правилами полетов по приборам. Однако от Управления гражданской авиации или соответствующего органа УВД может быть получено специальное разрешение на выполнение полетов в соответствии с правилами визуальных полетов.

4.4 а) Эшелон, выше которого, как правило, не разрешается выполнять полеты в соответствии с правилами визуальных полетов, является ЭП 195.

б) Поскольку в целом сверхзвуковые полеты над территорией Норвегии запрещены, соответствующее положение содержит примечание, которое ограничивает сферу применения данного правила случаями, когда на выполнение таких полетов в исключительном порядке дается разрешение.

Дополнительное правило. Для выполнения санкционированных полетов по ПВП выше ЭП 195 необходимо, чтобы видимость в полете и расстояние до облаков по горизонтали составляли 8 км и 1,5 км/300 м по вертикали (применяется в том случае, если полеты выполняются в воздушном пространстве класса A).

4.6 Соответствующее правило дополнительно предусматривает исключения в отношении выдерживания минимальных эшелонов для полетов, выполняемых вертолетами в соответствии с "положениями, касающимися коммерческих воздушных перевозок на вертолетах". Уведомление в отношении п. 3.1.2 также применяется к п. 4.5.

- 4.6 b) Планерам, выполняющим парящий полет, разрешается снижение до уровня не ниже 50 м над земной или водной поверхностью, если такое снижение не представляет собой нарушения правила, изложенного в п. 3.1.1 Приложения 2.
- 4.8 a) Соответствующий пункт относится и будет всегда относиться только к классам воздушного пространства, установленным в норвежских РПИ, информация о которых содержится в AIP Норвегии или распространяется с помощью NOTAM.

Дополнительные правила

Диспетчерское разрешение на выполнение полета по ПВП в воздушном пространстве класса D, определенном в качестве ТМА, *вне* опубликованных часов работы органа УВД, который, как правило, предоставляет обслуживание в данном воздушном пространстве, может быть получено от соответствующего АСС, которому разрешено сделать исключения из положений соответствующего п. 3.6 Приложения 2 и конкретно определять подлежащие соблюдению условия.

Отсутствует необходимость в получении диспетчерского разрешения на выполнение полета по ПВП в воздушном пространстве класса D, определенном в качестве диспетчерской зоны, *вне* опубликованных часов работы органа УВД, ответственного за предоставление обслуживания в СТР. Однако в течение этого периода необходимо, чтобы воздушные суда осуществляли прослушивание на контрольной частоте. В том случае, если радиообмен свидетельствует о функционировании органа управления (период работы может быть продлен), применяется соответствующее положение п. 3.6 Приложения 2.

Однако воздушным судам не разрешается использовать (осуществлять взлет или посадку) государственные контролируемые аэродромы, если на них не обеспечивается УВД, и выполнять полеты в диспетчерской зоне в период между окончанием вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек без получения диспетчерского разрешения.

В тех случаях, когда применительно к воздушному пространству класса D (СТР/ТМА) в АИП Норвегии или AIP/SUP публикуются процедуры в виде "Маршрутов для легких воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП" (воздушные суда с максимальной взлетной массой не более 3000 кг) или "Маршрутов вертолетов, выполняющих полеты по ПВП", они используются для планирования полетов воздушных судов на аэродром или с аэродрома и, когда это удобно, полетов, предусматривающих пересечение этого воздушного пространства. Как правило, при выдаче диспетчерского разрешения конкретно указывается только пункт (пункты) передачи донесений для определения маршрута. Однако в этом случае должны соблюдаться процедуры, включая ограничения по абсолютной высоте, пункты/схемы ожидания и световые сигналы в случае отказа связи (мигающий зеленый огонь для передачи указания о входе в аэродромный круг полетов).

ГЛАВА 5

- 5.1.2 В соответствующем правиле говорится о том, что если не установлена никакая минимальная абсолютная высота полета, воздушное судно не выполняет полет:
- ниже 300 м над самым высоким препятствием в радиусе 10 м. миль от расчетного местоположения воздушного судна, если высота препятствия *не превышает* 1850 м над средним уровнем моря;
 - ниже 600 м над самым высоким препятствием в радиусе 10 м. миль от расчетного местоположения воздушного судна, если высота препятствия *превышает* 1850 м над средним уровнем моря.

Дополнительное правило. Уведомление в отношении п. 3.1.2 также применяется к п. 5.1.2.

Дополнительное правило. Обслуживание УВД в ТМА вне часов работы органа УВД, который, как правило, представляет обслуживание в конкретном воздушном пространстве, обеспечивается соответствующим АСС.

Добавление 1

4.2 В норвежские правила не включаются визуальные наземные сигналы, предусмотренные пп. 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.5.2 и 4.2.8.

4.2.5.1 Примечание к соответствующему пункту ограничивает использование посадочного "Т" аэродромами, на которых УВД обеспечивается на круглосуточной основе, и аэродромами, где УВД на круглосуточной основе не обеспечивается, когда использование аэродрома вне часов работы органа УВД запрещается.

Дополнительное добавление

В дополнительное добавление к Правилам полетов включены элементы обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве классов А, D, E и G, которые в основном взяты из соответствующих частей Приложения 11 (п. 2.6 и добавление 4). Ниже приводятся расхождения и информация в отношении различных классов:

Класс А. Характеристика воздушного пространства класса А изменяется при наличии разрешения на выполнение полетов по ПВП выше ЭП 195 (см. п. 4.4 а) Приложения 2), затрагивающего воздушное пространство класса А. Информация, касающаяся такого разрешения, публикуется в AIP Норвегии или распространяется посредством NOTAM.

Классы D и E. Характеристики воздушного пространства классов D и E изменяются в период между окончанием вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек, поскольку воздушные суда, имеющие разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве классов D и E в соответствии с правилами визуальных полетов в течение этого периода эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по ППП.

Класс D. Обслуживание, предоставляемое воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП в воздушном пространстве класса D, представляет собой "диспетчерское обслуживание воздушного движения и предоставление информации о движении в отношении воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и ПВП". Однако воздушным судам, выполняющим полеты по ППП или ПВП, "рекомендации по предупреждению столкновений" не предоставляются.

Класс G. Воздушные суда, выполняющие полеты по ППП в воздушном пространстве класса G, не должны устанавливать двустороннюю радиосвязь с органом ОВД, однако связь должна устанавливаться с соответствующим органом AFIS при выполнении полетов в пределах зоны предоставления информации о движении (TIZ) или района предоставления информации о движении (TIA) (воздушное пространство, где обеспечивается AFIS).

Воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП в пределах TIZ или TIA, должны устанавливать двустороннюю радиосвязь с соответствующим органом AFIS.

Имеется отдельное положение, касающееся установления радиосвязи с воздушными судами, выполняющими полеты в TIZ и TIA (см. часть RAC AIP Норвегии).

ГЛАВА 3

- 3.3.1 Планы полета: эксплуатанты, выполняющие полеты в Омане, которым не требуется представлять план полета, должны "отметиться", сообщив органу ОВД следующую информацию:
- a) позывной воздушного судна (и знак регистрации, если они не совпадают);
 - b) расчетное время вылета; и
 - c) пункт назначения.

ГЛАВА 4

- 4.4 Полеты по ПВП выше эшелона полета 150 не выполняются.
- 4.6 а) Полеты по ПВП: для осуществления полетов по ПВП не требуется заполнять план полета в соответствии с требованием п. 3.6.1.1, если такое требование уже не существует в других положениях, однако по всем другим вопросам необходимо следовать инструкциям органа УВД.
-

ГЛАВА 1

Определения *Член летного экипажа* означает члена экипажа, назначенного эксплуатантом для выполнения обязанностей на борту воздушного судна во время полетного времени в качестве пилота или бортинженера.

Командир воздушного судна, применительно к любому воздушному судну, означает пилота, ответственного за эксплуатацию и безопасный полет воздушного судна.

Видимость означает обусловленную атмосферными условиями и выраженную в единицах измерения способность видеть и распознавать выступающие неосвещенные предметы в дневное время и выступающие освещенные предметы в ночное время.

ГЛАВА 4

4.1 и таблица 3-1 Для воздушного пространства классов С, D и E минимальное разрешенное расстояние до облаков составляет 2 км по горизонтали и, в пределах диспетчерской зоны, 500 фут по вертикали. Минимально требуемое расстояние до облаков по вертикали за пределами диспетчерской зоны в воздушном пространстве класса С, D или E составляет 1000 фут.

Выше абсолютной высоты 3000 фут и выше высоты 1000 фут, но ниже абсолютной высоты 11 000 фут пилот планера выполняет полет не ближе чем 500 фут ниже облаков в воздушном пространстве класса E или G.

4.4. а) Полеты по ПВП могут выполняться выше ЭП 460, т. е. верхнего предела контролируемого воздушного пространства в РПИ Окленд океанический и сектора Кука.

4.5 Полеты по ПВП могут быть разрешены в воздушном пространстве RVSM (ЭП 290 – ЭП 410) выше сектора Кука РПИ Окленд океанический.

ГЛАВА 3

- 3.2.2.7.1 Право первоочередности и процедуры предотвращения столкновений для воздушных судов на земле конкретно не предписываются в законодательстве Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.2.2.7.3 Конкретно не рассматривается в правилах или законодательстве Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.2.3.3 В законодательстве Папуа-Новой Гвинеи подобное требование не содержится.
- 3.2.3.5 В законодательстве или правилах Папуа-Новой Гвинеи такая ситуация не отражается; однако в п. 185 3) Правил гражданской авиации (CAR) содержится требование относительно того, чтобы огни не вызывали ослепления.
- 3.5.3 Такое требование не содержится в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.6.1.3 Конкретно не отражено в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.6.2.2.1 Не отражено в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.6.3.1.1 Конкретно не отражено в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.8.1 Не отражено в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.8.2 Не отражено в правилах Папуа-Новой Гвинеи.
- 3.9 Применяемые в Папуа-Новой Гвинее критерии, касающиеся абсолютной высоты, классов воздушного пространства и расстояния до облаков/видимости, значительно отличаются от критериев, используемых в таблице 3-1 Приложения 2.

ГЛАВА 4

- 4.1 См. замечания относительно п. 3.9 выше.
- 4.3 В Папуа-Новой Гвинее не разрешаются полеты по ПВП в ночное время в РПИ Порт-Морсби.
- 4.5 В Папуа-Новой Гвинее не предусматривается.
-

ГЛАВА 1

- Определения *Консультативное воздушное пространство.* Не применяется.
- Консультативный маршрут.* Не применяется.
- Консультативное обслуживание воздушного движения.* Не применяется.

ГЛАВА 3

- 3.1.10 При выполнении полетов по ПВП следует обходить аэродромы, на которых не планируется посадка, на таком расстоянии, чтобы:
- не пересекать зоны движения действующих военных аэродромов;
 - не пересекать CTR (ГМА) действующих неконтролируемых аэродромов;
 - удаление составляло не менее 5 км от ARP действующих неконтролируемых аэродромов,
- если соответствующий орган обслуживания воздушного движения или соответствующие органы управления полетов на аэродроме не выдают разрешение о пролете на более близком расстоянии.
- 3.2.2 *Дополнительное правило.* Воздушным судам, которые не выполняют общую задачу (во время захода на посадку, обгона, полета за другим воздушным судном), следует уступить путь, поддерживая при этом минимальное расстояние:
- при скорости обоих воздушных судов до 463 км/ч – не менее 500 м;
 - при скорости одного или двух воздушных судов более 463 км/ч – не менее 2000 м;
 - применительно к транспортному воздушному судну – не менее 5000 м.
- 3.2.2.3 *Дополнительное правило.* Если командир воздушного судна, которое обязано уступить путь другому воздушному судну, не может выдерживать безопасное расстояние по горизонтали, то воздушному судну, слева от которого находится другое воздушное судно, следует перейти на более низкий крейсерский эшелон, а воздушному судну, справа от которого находится другое воздушное судно, следует перейти на более высокий крейсерский эшелон таким образом, чтобы обеспечить безопасное расстояние между их эшелонами при расхождении воздушных судов. В том случае, когда невозможно перейти на другой крейсерский эшелон (облачность, полет на минимальной безопасной высоте или другие ограничения), командиру воздушного судна следует выполнить безопасный маневр в целях предотвращения столкновения.
- 3.2.5 *Дополнительное правило.*
- выполняет посадку или взлет, учитывая имеющуюся длину ВПП.
- 3.3.1.2 *Дополнительное правило.*
- Примечание.* Перед каждым полетом гражданского воздушного судна, которое будет выполнять полеты в пределах воздушного пространства Польши или за его пределами, следует представлять органу соответствующую информацию обслуживания воздушного движения.
- 3.5 *Дополнительное правило.*
- Примечание.* Среднее местное время (LMT) используется для местных воздушных перевозок, а не для контролируемых диспетчерской службой полетов.

ГЛАВА 4

4.2

Дополнительные правила.

1. Все воздушные суда, за исключением вертолетов, предназначенные для выполнения полетов по ПВП или выполняющие полеты по ПВП, не могут выполнять взлет или посадку на посадочных площадках или аэродромах, исключая контролируемые аэродромы, если:
 - a) высота до нижней кромки самого нижнего слоя облаков, закрывающих более половины неба, менее 150 м; и/или
 - b) видимость на земле менее 1,5 км.
2. Ограничения к упомянутому в п. 1 правилу для вертолетов являются следующими:
 - a) высота до нижней кромки самого нижнего слоя облаков, закрывающих более половины неба, не менее 50 м над землей; и/или
 - b) видимость на земле не менее 1 км.
3. Требования, изложенные в пп. 1 и 2 настоящего правила, не применяются в случае выполнения посадок, если безопасное продолжение полета невозможно.

4.7

1. Полеты по ПВП следует выполнять на эшелонах полета, соответствующих истинной линии пути, указанной в п. b) таблицы крейсерских эшелонов для полетов по ПВП в добавлении 3 Приложения 2. Не следует сопоставлять крейсерские эшелоны и истинные линии пути, если такое исключение указано в AIP Польши или если об этом указывается в диспетчерских разрешениях, выданных органами обслуживания воздушного движения.

Замечание. Линии пути, указанные в п. b) добавления 3 Приложения 2, рассматриваются применительно к воздушному пространству Польши, как истинные линии пути.

2. *Дополнительное правило.* Полеты по ПВП, выполняемые на маршрутах ОВД или за пределами контролируемого воздушного пространства выше 900 м над уровнем земли, осуществляются на крейсерских эшелонах, увязанных с истинной линией пути, как это указано в таблице крейсерских эшелонов для полетов по ППП, содержащейся в п. b) добавления 3 Приложения 2, если соответствующий орган обслуживания воздушного движения, управляющий данным воздушным пространством, не дает других указаний.
3. Полеты по ПВП в ночное время. Полеты в неконтролируемом воздушном пространстве в ночное время могут осуществляться так же, как полеты по ПВП, с соблюдением при этом правил, содержащихся в AIP Польши.
4. Полеты, выполняемые на дельтапланах с силовой установкой и дельтапланах.
Дополнительное правило. Члены экипажей, выполняющих полеты на дельтапланах или дельтапланах с силовой установкой, обязаны выполнять следующие правила, содержащиеся в AIP Польши:
 - a) Подготовка и выполнение полетов в пределах воздушного пространства приграничного округа (6 км внутрь страны от линии границы) могут осуществляться только после получения разрешения от соответствующего органа обслуживания воздушного движения. Информацию о планируемых полетах следует представлять этому органу по крайней мере за день до намеченных полетов со следующими подробностями:

- 1) место полетов (с указанием места взлета, места посадки, маршрута и высот);

- 2) дата и продолжительность полетов, а также регистрационные знаки дельтапланов, которые будут использоваться;
 - 3) количество участников, фамилия лица, руководящего полетами, и название его удостоверения личности;
 - 4) фамилия организатора полетов и его адрес.
- b) О планируемых полетах дельтапланов:
- 1) в пределах зон аэродрома и посадочных площадок (в пределах зон взлета и посадки); и
 - 2) в пределах остального воздушного пространства Польши, исключая приграничные районы, на высотах выше 100 м выше уровня земли,
- следует уведомлять соответствующий орган УВД не менее чем за 2 ч до начала полетов с целью получения разрешения на их выполнение.
5. Не требуется информировать соответствующий орган ОВД о планируемых полетах дельтапланов на высотах от 0 до 100 м выше уровня земли в воздушном пространстве за пределами приграничного района и зон аэродромов/посадочных площадок (зоны взлета/посадки).

Примечание. По запросу пилотов дельтапланов соответствующий орган ОВД информирует их о воздушном движении в пределах воздушного пространства, используемого ими для полетов.

6. Полеты летающих моделей воздушных судов, ракет и т. д. *Дополнительное правило.* Полеты летающих моделей воздушных судов, ракет и т. д. в пределах приграничного района могут осуществляться только после получения разрешения соответствующего органа ОВД. Информацию о планируемых полетах следует представлять этому органу по крайней мере за день до намеченных полетов. Заявка на получение разрешения должна содержать следующие сведения:
- a) тип летающего устройства;
 - b) место полетов (с указанием места взлетов, посадок и высот полетов);
 - c) дата и продолжительность полетов;
 - d) фамилия организатора полетов и его адрес.
7. О планируемых полетах летающих моделей воздушных судов, ракет и т. д.:
- a) в пределах зон аэродромов/посадочных площадок (в пределах зон взлетов и посадок) и
 - b) в другом воздушном пространстве за пределами приграничного района на высотах более 50 м над уровнем поверхности земли

следует уведомлять соответствующий орган ОВД не позже чем за 2 ч до начала полетов с целью получения разрешения для их выполнения.

8. Не требуется информировать соответствующий орган ОВД о полетах летающих моделей воздушных судов, ракет и т. д., запланированных на высотах от 0 до 50 м над уровнем поверхности земли в воздушном пространстве за пределами приграничного района и зон аэродромов/посадочных площадок (зоны взлета/посадки).

Примечание. По запросу соответствующий орган ОВД информирует о воздушном движении в воздушном пространстве, используемом для полетов летающих моделей воздушных судов, ракет и т. д.

ГЛАВА 5

5.1 *Дополнительные правила.*

Полеты по ППП на маршрутах ОВД следует выполнять на одном из крейсерских эшелонов, выбранных в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов для полетов по ППП, представленной в п. б) добавления 3 Приложения 2, если воздушное судно не набирает высоту или не снижается согласно разрешению органа ОВД. Не следует увязывать крейсерские эшелоны с истинной линией пути, если такое несоответствие указывается в АИР Польши или в разрешениях, выданных органами обслуживания воздушного движения.

Горизонтальные полеты по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства или зон движения в районе аэродрома следует выполнять на крейсерских эшелонах, выбранных из таблицы крейсерских эшелонов для полетов по ППП, содержащейся в п. б) добавления 3 Приложения 2, если соответствующий орган обслуживания воздушного движения, управляющий данным воздушным пространством, не представит другие данные.

Добавление 1

4.1 *Дополнительный сигнал, подаваемый с помощью ракет. Правило, содержащее различие.*

Сигнал	Значение	
	Воздушное судно в полете	Воздушное судно на земле
Одиночная зеленая ракета	Посадка разрешена	Руление и взлет разрешены
Две или более зеленые ракеты	Всем воздушным судам приказ на посадку	Освободите ВПП

5.1

Примечание 1. *Дополнительное правило.*

- с) В исключительных случаях сигнальщик может занимать другие положения по отношению к воздушным судам, чем те, которые перечислены в этом правиле в подразделах а) и б), если он считает, что это будет более целесообразно для обеспечения безопасности при рулении. Если руление осуществляется вблизи препятствия, сигнальщику следует занять такое положение, чтобы он видел крыло воздушного судна и препятствие и чтобы его также видели командир воздушного судна и второй пилот.

- Примечание 2.
1. Сигнальщик несет ответственность за правильность подаваемых сигналов. Командир воздушного судна несет ответственность за осуществление маневров воздушного судна.
 2. Если для обеспечения безопасности при рулении необходимо сопровождение воздушного судна несколькими сигнальщиками, то сигналы подаются двумя или более сигнальщиками.

3. Когда несколько сигнальщиков участвуют в регулировании движения воздушного судна, то один из них, который стоит в поле зрения командира воздушного судна слева от линии движения воздушного судна, руководит всем наземным движением.
 4. В том случае, когда маневр воздушного судна сочетается с прохождением между препятствиями, воздушное судно следует сопровождать двумя сигнальщиками. Каждый из них должен наблюдать за одним крылом и препятствием.
 5. В том случае, когда сопровождение воздушного судна сигнальщиком между препятствиями не обеспечивает полной безопасности, воздушное судно следует буксировать или следует передвинуть препятствие.
-

ГЛАВА 3

3.2.2.2 При полетах на пересекающихся курсах командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно на той же высоте слева от себя, должен уменьшить высоту полета, а командир воздушного судна, заметивший другое воздушное судно справа от себя, должен увеличить высоту полета таким образом, чтобы разность высот обеспечивала им безопасное расхождение. В процессе выполнения маневра расхождения командиры воздушных судов обязаны не терять из вида друг друга.

3.2.5 с) Выполнять все развороты в соответствии с установленными схемами захода на посадку или выхода после взлета, если не последовало других указаний.

3.6.2.4 При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полетов по ПВП, командир воздушного судна ОБЯЗАН:

- возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;
- перейти на полеты по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира воздушного судна и оснащенность воздушной трассы не препятствуют этому;
- перейти на полет по ППП, если командир воздушного судна и воздушное судно допущены к таким полетам.

При переходе на полет по ОПВП или ППП командир воздушного судна обязан согласовать свои действия и эшелон (высоту) полета с органом УВД, диспетчер которого обязан обеспечить установленные интервалы между воздушными судами и, при необходимости, согласовать освобождение нижнего безопасного эшелона и условия входа воздушного судна в смежный район УВД.

3.6.5.2.1 В случае потери радиосвязи при полете по ПВП и ОПВП командир воздушного судна обязан:

- следовать на аэродром назначения по ПВП (ОПВП) на заданной высоте (эшелоне);
- если невозможно продолжить полет по ПВП или ОПВП на аэродром назначения, следовать на запасной аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП (ОПВП).

3.6.5.2.2 В случае принятия решения о полете по ППП на аэродром назначения следовать на заданном при вылете эшелоне, снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия, по схеме внеочередного захода на посадку, при этом посадка должна быть произведена не позднее чем через 30 мин после расчетного времени прибытия. Полет на запасной аэродром выполнять на заданном при вылете эшелоне или установленной для полета без связи высоте (4200, 4500 или 7200, 7500 м).

ГЛАВА 4

4.2 Вход в район аэродрома и маневрирование в районе аэродрома осуществляются только по разрешению органов УВД.

Местность	Скорость полета (истинная) (км/ч)	Минимальные условия полета по ПВП		
		Высота нижней границы облаков над нависшей точкой рельефа (м)	Видимость (м)	Вертикальное расстояние до нижней границы облаков (м)
В зоне взлета и посадки				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2 000	50
	301–350	300	3 000	100
Горная	550 и менее	300	5 000	100
В зоне подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2 000	50
	301–350	300	5 000	100
Горная (высота до 2000 м)	350 и менее	400	5 000	100
Горная (высота 2000 м и более)	350 и менее	700	10 000	100

- 4.6 Полеты по ПВП над населенным пунктом могут выполняться на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этого пункта или на ближайшем аэродроме. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

ГЛАВА 5

- 5.1.2 Полеты по ППП, за исключением взлета и посадки, выполняются на высоте не ниже минимально безопасного эшелона.

- 5.3 Все воздушное пространство России является контролируемым.

Полеты над территорией России выполняются в соответствии с правилами, применяемыми для полетов в контролируемом воздушном пространстве.

Эшелон (м)	Эшелон (м)
ИПУ 180-359	ИПУ 360-179
17 100	16 100
15 100	14 100
13 100	12 100
11 600	11 100
10 600	10 100
9 600	9 100
8 600	8 100
7 800	7 500
7 200	6 900
6 600	6 300

6 000	5 700
5 400	5 100
4 800	4 500
4 200	3 900
3 600	3 300
3 000	2 700
2 400	2 100
1 800	1 500
1 200	900

Добавление 1

- 1.1 е) Не применяется.
- 1.2.1 б) Не применяется.
- 4.1 Не применяется.
- 4.2 Не применяется, за исключением пп. 4.2.5.1 и 4.2.5.2.

Добавление 3

Интервалы вертикального эшелонирования:

1. абсолютные высоты 900–8100 м: 300 м;
2. абсолютные высоты 8100–12 100 м: 500 м;
3. абсолютные высоты выше 12 100 м, а также между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой скорости, и другими воздушными судами: 1000 м.

Вертикальное эшелонирование

Эшелон (м)	Эшелон (м)
ИПУ 180-359	ИПУ 360-179
17 100	16 100
15 100	14 100
13 100	12 100
11 600	11 100
10 600	10 100
9 600	9 100
8 600	8 100
7 800	7 500
7 200	6 900
6 600	6 300
6 000	5 700
5 400	5 100
4 800	4 500
4 200	3 900
3 600	3 300
3 000	2 700
2 400	2 100
1 800	1 500
1 200	900

ГЛАВА 3

3.2.5 *Дополнительное положение.* При подходе к зоне аэродрома, на котором имеется аэродромная служба полетной информации, пилот воздушного судна, оснащенного радиооборудованием, на соответствующей частоте (присвоенной для конкретного аэродрома или в случае присвоения такой частоты, на частоте, опубликованной для полетов авиации общего назначения), сообщает:

- a) о местоположении воздушного судна при входе в зону полетной информации аэродрома;
- b) о предполагаемом положении при входе в круг полета над аэродромом;
- c) дополнительную информацию (при необходимости);
- d) о конечном этапе захода на посадку; и
- e) об уходе с ВПП.

При вылете с аэродрома, на котором расположена аэродромная служба полетной информации, пилот сообщает:

- a) о готовности рулить;
- b) о входе в зону ожидания;
- c) о выходе на исполнительный старт;
- d) о взлете;
- e) об уходе из круга полета над аэродромом; и
- f) об уходе из зоны аэродрома, где предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Пилоты используют указанную информацию с целью предотвращения возможных столкновений.

3.6.5.2.2 a) Пилот, подтвердив диспетчерское разрешение набрать высоту до уровня, отличного от уровня, указанного в представленном плане полета для этапа полета по маршруту (промежуточное диспетчерское разрешение), в случае отказа двусторонней связи, после достижения последнего заданного и подтвержденного уровня или минимальной высоты полета, если она больше. Выдерживает этот уровень в течение 3 мин и затем набирает высоту до крейсерского эшелона в соответствии с действующим планом полета; если крейсерский эшелон не был задан в действующем плане полета, то пилот после указанного периода времени набирает высоту до крейсерского эшелона в соответствии с представленным планом полета.

Примечание. Если время или географические границы в отношении уровней были указаны в разрешении на полет, то пилот действует в соответствии с разрешением.

ГЛАВА 4

4.7 Если иное не указано в диспетчерских разрешениях или не предписано авиационным ведомством Словацкой Республики, горизонтальные крейсерские полеты по ПВП, за исключением полетов планеров, дельтапланов, паропланов и пилотируемых аэростатов на высоте более 5000 фут (1500 м) над уровнем моря или 1000 фут (300 м) над землей или водной поверхностью, если эта высота выше 5000 фут над уровнем моря, выполняются на эшелоне, соответствующем линии пути, согласно таблицам крейсерских эшелонов в добавлении 3.

ГЛАВА 1

- Определения**
- Аэродромное диспетчерское обслуживание.* Применительно к воздушным судам в воздухе обслуживание, которое ограничивается воздушными судами, выполняющими полеты в зоне аэродромного движения или вблизи этой зоны с использованием визуальных наземных ориентиров.
- Взлетно-посадочная полоса.* Зона с искусственным покрытием или без него, которая используется для разбега при взлете и пробеге при посадке воздушного судна.
- Высота нижней границы облаков.* Применительно к любому аэродрому означает вертикальное расстояние от уровня превышения аэродрома до самой низкой части какого-либо облака, видимого с аэродрома, которое является достаточным для закрытия более половины неба, наблюдаемого таким образом.
- Диспетчерское обслуживание подхода.* Применительно к воздушным судам в воздухе обслуживание, которое ограничивается воздушными судами, выполняющими полеты в зоне аэродромного движения или вблизи этой зоны с использованием визуальных наземных ориентиров.
- Командир воздушного судна.* Применительно к любому воздушному судну означает лицо, которое в данный момент осуществляет пилотирование воздушного судна и не выполняет указаний любого другого пилота, находящегося на борту воздушного судна.
- Контролируемый аэродром.* В Соединенном Королевстве это определение не используется, однако в AIP перечисляются аэродромы, на которых существует служба управления воздушным движением.
- Летный экипаж.* Те члены экипажа воздушного судна, которые выполняют соответственно обязанности пилота, штурмана, бортиженера и бортрадиста воздушного судна.
- Площадь маневрирования.* Часть аэродрома, предназначенная для взлетов и посадок воздушных судов, а также для движения воздушных судов на поверхности земли, исключая перрон и любую часть аэродрома, предназначенную для технического обслуживания воздушных судов.
- Специальный полет по ПВП.* Это определение означает полет в любое время в диспетчерской зоне, которая представляет собой воздушное пространство класса А, или в любой другой диспетчерской зоне в ПМУ или в ночное время, в отношении которого соответствующий орган управления воздушным движением выдал разрешение на выполнение полета в соответствии со специальными инструктивными указаниями этого органа, а не в соответствии с правилами полетов по приборам, и в ходе которого воздушное судно соблюдает любые инструктивные указания этого органа и не входит в облака, с тем чтобы его можно было наблюдать с земли.
- Фигурный полет (acrobatic flight).* В Соединенном Королевстве используется термин "aerobic manoeuvres".

ГЛАВА 3

- 3.3.1.2 b) Планы полета не требуются для выполнения полетов воздушных судов в пределах консультативного воздушного пространства, если не предполагается, что им будет предоставлено консультативное обслуживание.

- с) План полета может быть представлен для любого полета. Для выполнения полета на расстояние более 10 миль от берега или над малонаселенными или горными районами, если воздушное судно, в частности, не оборудовано радиосредствами, рекомендуется представлять план полета, с тем чтобы обеспечить аварийное оповещение, а также поиск и спасание.
- 3.3.5.3 В Соединенном Королевстве требуется, чтобы пилот, выполняющий полет в пункт назначения, в котором отсутствует орган ОВД или средства AFS, до вылета уведомлял ответственное лицо в пункте назначения о своем расчетном времени прибытия (ETA). Ответственное лицо информирует вышестоящий орган ОВД, если воздушное судно не прибыло в пункт назначения в течение 30 мин после расчетного времени прибытия. В случае, когда пилоту не удастся связаться с ответственным лицом в пункте назначения, он может обратиться к вышестоящему органу ОВД с просьбой, чтобы этот орган выполнял функции такого ответственного лица. В этом случае пилоту необходимо информировать вышестоящий орган ОВД в течение 30 мин после прибытия в пункт назначения.
- 3.3.5.4
- 3.6.5.2.2 Дополнительные правила, касающиеся конкретных условий, подробно изложены в п. 1.1.3 раздела "Общие правила полета" части ENR AIP Соединенного Королевства.
- Дополнительные подробные правила для отдельных крупных аэродромов могут отличаться от основного правила и указываются в разделах "Аэродром" (AD2) AIP Соединенного Королевства.
- 3.9 Воздушное пространство класса А. Соединенное Королевство до сих пор не уведомило о минимумах ВМУ для воздушного пространства класса А, внесенных в Приложение 2 4 ноября 1999 года. Однако сравнимые минимумы ВМУ указаны для конкретного применения в воздушном пространстве класса А (UK AIP ENR1-4-1).
- Воздушное пространство класса В. В Соединенном Королевстве до сих пор не внедрены требования относительно расстояния до облаков, внесенные в Приложение 2 4 ноября 1999 года.
- Воздушное пространство классов С, D и E. Дополнительно к минимумам, указанным в таблице 3-1, воздушным судам, за исключением вертолетов, разрешается выполнять полет по ПВП на высоте 3000 фут над средним уровнем моря или ниже на скорости 140 уз или менее при отсутствии облаков и при видимости земной поверхности, а также при видимости в полете по крайней мере 5 км. Вертолеты могут выполнять полет по ПВП в воздушном пространстве класса С, D или E на высоте 3000 фут над средним уровнем моря при условии, что отсутствуют облака и обеспечивается видимость земной поверхности.
- Воздушное пространство классов F и G. Минимумы ВМУ на эшелоне полета 100 и ниже применяются вплоть до поверхности земли (вместо до 3000 фут над средним уровнем моря), а минимумы на высоте 3000 фут и ниже применяются в качестве альтернативных. Условия "или выше высоты 300 м над местностью, в зависимости от того, какая величина больше" не применяются в Соединенном Королевстве.
- Для выполнения воздушным судном взлета или захода на посадку на аэродроме в воздушном пространстве класса В, С или D значение видимости, переданное командиру воздушного судна соответствующим органом управления воздушным движением, понимается им как видимость в полете на данный момент.

ГЛАВА 4

- 4.1 См. представленные выше подробные сведения по п. 3.9.

- 4.2 В Соединенном Королевстве не разрешается выполнять полеты по ПВП в некоторых диспетчерских зонах, указанных в AIP Соединенного Королевства как воздушное пространство класса А.
- 4.3 Полеты по ПВП не разрешаются в ночное время (ночное время, определенное в законодательстве Соединенного Королевства).
- 4.4 а) Полеты по ПВП разрешается выполнять выше ЭП 200, за исключением некоторых районов, указанных в AIP Соединенного Королевства как воздушное пространство класса А.
- 4.5 Воздушным судам авиации общего назначения (как определено в таблице 1.7.2 части GEN 1-7-30 AIP Соединенного Королевства) не разрешено выполнять полеты по ПВП на ЭП 290 и выше этого эшелона. Воздушным судам, занятым в коммерческих перевозках (как определено в таблице 1.7.2 части GEN 1-7-30 AIP Соединенного Королевства), разрешено выполнять полеты по ПВП с обеспечением вертикального эшелонирования в 2000 фут.
- 4.6 а) Минимальная высота над густонаселенными районами составляет 1500 фут.
- б) Не установлена минимальная высота над поверхностью земли, однако воздушные суда должны выдерживать минимальное расстояние в 500 фут от людей, судов, транспортных средств и строений.
- Минимальные высоты применяются ко всем полетам, выполняемым либо по ПВП, либо по ППП, и в любых метеорологических условиях.
- 4.7 В Соединенном Королевстве отсутствуют обязательные правила в отношении того, чтобы к полетам по ПВП применялась какая-либо конкретная система крейсерских эшелонов. Однако при выполнении полетов выше высоты перехода рекомендуется руководствоваться системой крейсерских эшелонов, предписанной в Соединенном Королевстве для полетов по ППП.
- В тех частях контролируемого воздушного пространства, где разрешены полеты по ПВП, при выполнении таких полетов не требуется применять какую-либо конкретную систему крейсерских эшелонов.

ГЛАВА 5

- 5.1.2 а) В Соединенном Королевстве отсутствуют установленные государством требования, непосредственно касающиеся минимальной абсолютной высоты полета по ППП над возвышенностями или горной местностью.
- б) В правилах Соединенного Королевства содержится требование относительно того, чтобы воздушное судно, выполняющее полет по ППП, не находилось на высоте ниже 1000 фут (300 м) над самым высоким неподвижным препятствием, расположенным в радиусе 5 м. миль (9,25 км) от воздушного судна, если воздушное судно не выполняет полет по маршруту, о котором было уведомлено, или выполняет полет на высоте 3000 фут над средним уровнем моря или выше, и чтобы оно не входило в облака и оставалось видимым с земли.
- Кроме требований к минимальной высоте над препятствиями, существует требование к минимальной высоте над густонаселенными районами, которая составляет 1500 фут.

- 5.3.1 Для выполнения полетов по ППП на крейсерском эшелоне выше 3000 фут над средним уровнем моря за пределами контролируемого воздушного пространства или выше высоты перехода в Соединенном Королевстве применяется таблица I, если полет осуществляется ниже 24 500 фут, или таблица II, если полет осуществляется выше 24 500 фут. Высотомер выставляется на давление 1013,2 гПа. Эти эшелоны не применяются в том случае, если полет осуществляется в соответствии с инструкциями органа УВД или в соответствии с уведомленными схемами полетов в зоне ожидания применительно к какому-либо аэродрому.

Таблица I. Полеты на эшелонах ниже 24 500 фут

<i>Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу</i>	<i>Крейсерский эшелон</i>
Менее 090°	Нечетные тысячи футов
090, но менее 180°	Нечетные тысячи футов плюс 500 фут
180, но менее 270°	Четные тысячи футов
270, но менее 360°	Четные тысячи футов плюс 500 фут

Таблица II. Полеты на эшелонах выше 24 500 фут

<i>Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу</i>	<i>Крейсерский эшелон</i>
Менее 180°	25 000 фут 27 000 фут 29 000 фут 33 000 фут и выше с интервалами в 4000 фут
180°, но менее 360°	26 000 фут 28 000 фут 31 000 фут 35 000 фут и выше с интервалами в 4000 фут

Добавление 1

- 3 Эти визуальные предупреждающие сигналы не применяются в Соединенном Королевстве.
- 4.2 На сухопутных аэродромах наземные сигналы могут применяться для управления воздушным движением. Такие сигналы могут быть выложены на сигнальной площадке или расположены на сигнальной мачте и как можно ближе к командно-диспетчерскому пункту. Сигналы, которые могут быть применены, и их толкование даются в правилах 42–46 Правил организации полетов 1996 года. Сигналы соответствуют сигналам, о которых говорится в добавлении А Приложения 2 ИКАО, за исключением изложенных ниже подробных сведений, которые либо отличаются от положений Приложения 2, либо дополняют их.

- 4.2.5.1 Направления посадки или взлета. Круг белого цвета, выкладываемый рядом с поперечной линией и по оси продольной линии буквы T означает, что направления посадки и взлета могут не совпадать. Это может также означать черный шар, подвешенный на мачте.
- 4.2.5.2 Черные цифры в группах из двух цифр и, там, где имеются параллельные ВПП, буквы L (лево), LC (левый центр), C (центр), RC (правый центр) и R (право), расположенные на желтом фоне, означают направление взлета или рабочую ВПП.
- 4.2.6 Правый круг полетов. Стрела в полоску красного и желтого цветов. Это может также означать прямоугольный зеленый флаг, вывешенный на мачту.
- 4.2.8 Выполняются полеты планеров. Дополнительно к двойному белому кресту два красных шара, подвешенных на мачту, один выше другого, означают, что на аэродроме выполняются полеты планеров. Желтый крест означает зону сбрасывания буксировочного троса.

Следующие дополнительные сигналы используются в Соединенном Королевстве.

Аэродромный диспетчерский пункт работает. Клетчатый флаг или табло, на которые нанесены 12 равных квадратов, поочередно выкрашенных в красный и желтые цвета, означают, что воздушные суда могут двигаться на площади маневрирования и перроне только в соответствии с разрешением органа управления воздушным движением на аэродроме.

Зона приземления для легких воздушных судов. Белая буква L означает часть зоны маневрирования, которая используется только для взлета и посадки легких воздушных судов. Красная буква L, расположенная на стандартном знаке в виде гантели, означает, что легким воздушным судам разрешено осуществлять взлет и посадку либо на ВПП, либо в зоне, указанной выше.

Полеты вертолетов. В тех случаях, когда необходимо указать, чтобы вертолеты осуществляли взлет и посадку в выделенной для этого зоне, белая буква H выкладывается на сигнальной площадке и белая буква H означает зону, которую следует использовать вертолетам.

Пограничные маркеры.

- a) неиспользуемые участки ВПП, рулежная дорожка или перрон с искусственным покрытием: маркеры с поочередно нанесенными оранжевыми и белыми полосами;
- b) неиспользуемые участки зоны для маневрирования без искусственного покрытия: оранжевые или белые маркеры, между которыми расположены оранжевые и белые флаги. (Один белый крест или более означает, что зона не пригодна для эксплуатации);
- c) граница аэродрома, не имеющая других очевидных указателей: оранжевый и белый маркеры;
- d) граница ВПП без искусственного покрытия или концевая полоса торможения, не имеющие других очевидных указателей: маркеры в виде белых прямоугольных флагов.

Дополнительные наземные сигналы. Указанные ниже наземные сигналы, не предусмотренные в авиационном законодательстве, могут выкладываться на военных аэродромах и на других аэродромах, которые обычно не используются гражданской авиацией.

Непригодные для использования зоны. Трехмерный знак треугольного сечения желтого и черного цветов располагается в зонах, которые не пригодны для использования в связи с плохим грунтом или наличием стационарных транспортных средств, рабочих групп или других препятствий.

Опасная посадка. Белый крест, расположенный в конце ВПП, означает, что ВПП не используется. Аэродром может использоваться как хранилище.

Использование только в аварийной обстановке. Белый крест и одна белая линия, расположенные на ВПП неиспользуемого аэродрома, означает, что ВПП пригодна для использования в аварийной обстановке. ВПП, помеченные таким образом, не охраняются и могут быть временно перегорожены.

Посадка только в аварийной ситуации. Две вертикальные желтые линии на красном квадрате на сигнальной площадке означают, что посадочные площадки пригодны для использования, но обычные средства обеспечения безопасности отсутствуют. Воздушным судам следует совершать посадку только в аварийной ситуации.

Изменяемый круг полета. Если направление круга полета меняется, то красный флаг вывешивается на сигнальной мачте в том случае, когда действует левый круг полета, а зеленый флаг означает правый круг полета.

Легкие воздушные суда. Красная буква L означает, что легкие воздушные суда могут совершать посадку на специальных посадочных площадках с травяным покровом, которые ограничены белыми угловыми маркировками; разрешено руление легких воздушных судов по травяному покрову.

Добавление 3 См. различия в п. 5.3.1 выше.

Добавление 4 В Соединенном Королевстве существуют требование в отношении получения разрешения для эксплуатантов беспилотных аэростатов и подробные ограничения в отношении запуска большого количества маленьких аэростатов, но не в таком объеме, как об этом говорится в добавлении 4.

Дополнение А

2.3 f) В Соединенном Королевстве не все перехватывающие воздушные суда и органы управления перехватом имеют возможность осуществлять связь на частоте 121,5 МГц. Если орган управления перехватом не имеет такой возможности, прямая связь устанавливается между этим органом и другим органом управления воздушным движением, который может осуществлять связь на частоте 121,5 МГц. Указанный порядок действий позволит обеспечить надежную связь на частоте 121,5 МГц.

ГЛАВА 1

Определения *Дополнительное определение:*

Ночь. Время между заходом и восходом солнца, в течение которого неосвещенный объект (например, дымовую трубу, мачту и т. д.) невозможно ясно различить с расстояния 8 км. Если возникают какие-либо сомнения, то такое время должно считаться ночным.

ГЛАВА 2

2.5 Ни одно лицо не выполняет обязанности члена экипажа воздушного судна при повышенном содержании алкоголя в крови вследствие употребления спиртных напитков или использования подающихся обнаружению количеств других наркотических или лекарственных средств.

Лицо, на которое возложены обязанности, касающиеся обеспечения безопасности полета на борту воздушного судна, воздерживается от выполнения этих обязанностей, если оно не может выполнять их, не создавая угрозы безопасности полета, в результате болезни, усталости или других аналогичных причин.

ГЛАВА 3

3.2.2.3 *Дополнительное примечание.* Дельтапланы и парапланы рассматриваются как планеры. Это положение также применяется к мотодельтапланам и мотопарапланам.

3.2.2.7.2 *Дополнительное примечание.* Воздушное судно может выполнять руление без остановки, при условии, что ему даны инструкции выполнять руление органом аэродромной службы полетной информации и оно не представляет опасности для других воздушных судов.

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 в соответствии с диспетчерским разрешением органа УВД после того, как эти огни выключаются.

3.2.5 *Дополнительное примечание.* Если Управлением гражданской авиации не предписывается другое, воздушное судно может выполнять развороты вправо после взлета и при заходе на посадку на аэродром, на котором имеется аэродромная служба полетной информации, при условии, что это может быть сделано, не угрожая безопасности воздушного движения, и после того, как решение о выполнении отворота вправо было сообщено органу аэродромной службы полетной информации.

3.3.1.2 b) План полета представляется до начала любого полета по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства, любого, выполняемого ночью маршрутного полета по ПВП или любого полета, выполняемого в пределах зоны полетной информации, расположенной в окрестностях аэродрома, на котором базируется аэродромная служба полетной информации.

Примечание. Маршрутным полетом является полет на расстояние более 30 км (16 м. миль) от аэродрома вылета.

3.3.3 *Дополнительное положение.* План полета, представляемый в отношении полета, предусматривающего пересечение территориальной границы Финляндии, содержит информацию в отношении всего полета до аэродрома предполагаемой посадки.

- 3.3.5.3 *Дополнительное положение.* В план полета включается информация об органе ОВД, которому будет передаваться доклад о прибытии. При отсутствии уверенности в том, что доклад о прибытии может быть получен соответствующим органом ОВД в течение 30 мин от расчетного времени прибытия, в плане полета должно указываться время, к которому ожидается получение доклада о прибытии.
- 3.6.5.1 *Примечание.* Система селективного вызова (SELCAL) или аналогичные автоматические сигнальные устройства не рассматриваются в качестве отвечающих требованию по обеспечению непрерывного прослушивания.
- 3.6.5.2.2 *Дополнительное примечание.* При отказе связи на воздушном судне, оснащенный приемоответчиком ВОРЛ, устанавливается режим А с кодом 7600. В том случае, если приемоответчик обеспечивает работу в режиме С, он функционирует непрерывно до тех пор, пока соответствующий орган УВД не даст другого указания.
- 3.7 *Дополнительное примечание.* На воздушном судне, оснащенный приемоответчиком ВОРЛ, может быть установлен режим А с кодом 7500 для передачи информации о факте незаконного вмешательства. В том случае, когда приемоответчик обеспечивает работу в режиме С, он функционирует непрерывно до тех пор, пока соответствующий орган УВД не даст другого указания.
- Общие положения *Дополнительные положения:*
- Классификация воздушного пространства ОВД внесена в финские правила полетов в качестве п. 3.9.
- 3.10 Этот пункт обозначен "Минимумы ВМУ".
- Внесены следующие дополнительные пункты:
- 3.11.1 *Полеты на околосвуковых или сверхзвуковых скоростях.* Полеты гражданских воздушных судов на околосвуковых или сверхзвуковых скоростях над финской территорией допускаются только при наличии специального разрешения Управления гражданской авиации. Разрешение может быть получено только в том случае, когда считается, что такие полеты не будут создавать опасности общим или частным интересам.
- 3.11.2 Приказы, которым следует военная авиация Финляндии, отдаются главнокомандующим ВВС.

ГЛАВА 4

- 4.3 Информация о различиях с этим пунктом приводится в разделе 1.2 ENR AIP Финляндии в п. 3.
- 4.6 b) в любых других районах, помимо упомянутых в п. 4.6 а), минимальная высота над земной или водной поверхностью составляет 150 м (500 фут) днем и 300 м (1000 фут) ночью.
- 4.7 Полеты по ПВП, выполняемые в пределах воздушного пространства класса В или С, осуществляются на соответствующем эшелоне полета по отношению к линии пути, указанной в колонке "полет по ППП" таблицы крейсерских эшелонов.

Эти положения не применяются к воздушным судам, не оснащенным силовыми установками, если иного не указывается в диспетчерском разрешении или не предписывается ведомством гражданской авиации.

ГЛАВА 1

Определения *Дополнительное определение:*

Орган AFIS: орган воздушного движения, ответственный за полетно-информационного обслуживание и аварийное оповещение аэродромного движения в районе неконтролируемого аэродрома.

ГЛАВА 2

2.4 *Дополнительное положение* Командир воздушного судна несет ответственность за выполнение предписанных мер по управлению потоком.

ГЛАВА 3

3.1.2 Более ограничительные меры могут применяться в отношении полетов над крупными городами и прочими объектами.

3.1.8 с) Максимальное расстояние по горизонтали между воздушными судами, выполняющими групповой полет, составляет 1 м. милю (1,852 км).

3.2.2.2 *Дополнительное положение.* В случае, когда воздушные суда тяжелее воздуха пролетают рядом со склоном горы или параллельно ему, воздушное судно, справа от которого находится склон, имеет право первоочередности, и только другое воздушное судно должно изменить свою траекторию полета.

3.2.2.3 d) *Дополнительное положение.* Воздушные суда, выполняющие дозаправку топливом в полете или выполняющие полет в группе, состоящей более чем из двух воздушных судов, также имеют право первоочередности.

3.6.5.2.2 а) Положения подпункта а) применяются, но вместо 20-минутного периода оговаривается граница действия разрешения.

Таблица 3-1 Положения, касающиеся ВМУ в воздушном пространстве классов А и В, будут в ближайшее время внесены во французские правила.

За пределами контролируемого воздушного пространства и ниже более высокого из указанных ниже двух уровней:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью,

видимость в полете должна быть равной, по крайней мере, наибольшему из двух значений:

- 1500 м (или 800 м для вертолетов),
- расстоянию, пролетаемому за 30 с полета.

ГЛАВА 4

4.1 За пределами контролируемого воздушного пространства и ниже наибольшего из следующих двух эшелонов:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью,

видимость в полете должна быть равной, по крайней мере, наибольшему из двух значений:

- 1500 м (или 800 м для вертолетов),
- расстоянию, пролетаемому за 30 с полета.

4.6. b) В любых других местах, помимо упомянутых в подпункте а), на высоте менее 150 м (500 фут) над земной или водной поверхностью и на расстоянии менее 150 м от любого человека, транспортного средства или судна на поверхности воды или любого искусственного препятствия. К летательным аппаратам без двигателей, парящим над горами, не применяется это правило, поскольку они не создают опасности для людей или имущества на земле.

4.7 Выбранным значением является наибольшее значение из числа приведенных ниже двух уровней:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью.

4.7 *Дополнительное положение.* Воздушное судно, выполняющее полет по ПВП, должно быть оснащено радиотехническими средствами связи и радионавигационным оборудованием с учетом требований данного маршрута с целью их использования в случае исчезновения земной или водной поверхности из поля зрения.

ГЛАВА 5

5.3.1 a) Отобраным значением является наибольшее значение из числа приведенных ниже двух эшелонов:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью.

Дополнительные положения

1. Первый эшелон, который может быть использован, должен находиться по крайней мере на 150 м (500 фут) выше более высокого из следующих двух эшелонов:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью.

2. За пределами контролируемого воздушного пространства полет по ППП не может выполняться ниже более высокого из следующих двух эшелонов:

- 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря,
- 300 м (1000 фут) над земной поверхностью,

за исключением тех случаев, когда необходимо произвести взлет, посадку или соответствующие маневры.

Ниже этого эшелона:

- в случае, когда для используемого аэродрома опубликована схема захода на посадку по приборам, воздушное судно должно соблюдать ее, если оно не выполняет полета в ВМУ и пилот не принимает решения относительно визуального захода на посадку;

- при отсутствии опубликованной схемы захода на посадку или вылета по приборам, воздушное судно должно продолжать полет по правилам, предусмотренным для ВМУ.

5.3.2 При выполнении контролируемого или неконтролируемого полета по ППП **необходимо** установить двустороннюю связь с соответствующим органом и затем продолжать осуществление прослушивания.

Добавление 4 Эти положения пока еще не включены во французские правила, однако уже применяются.

ГЛАВА 3

- 3.1.8 с) Что касается групповых полетов, то в Чили не установлены максимальные интервалы между воздушными судами, выполняющими групповой полет. Следующая поправка к национальным правилам будет включать стандарт, регулирующий данную ситуацию.
- В наших правилах содержится запрет на коммерческую перевозку пассажиров при выполнении групповых полетов.
- 3.1.10 Кроме информации, касающейся ограниченного для полета воздушного пространства, в Чили предоставляется дополнительная информация. Помимо запретных зон и зон ограничения полетов в Чили также установлены опасные зоны, в отношении которых существует следующее определение: "Воздушное пространство установленных размеров, в котором в настоящий момент может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов".
-

ГЛАВА 3

Таблица 3-1

Видимость в ВМУ: ограниченная видимость и расстояние до облаков относительно земли в воздушном пространстве класса G составляют 2000 фут (600 м) над уровнем земли. В воздушном пространстве класса G не разрешены полеты по ППП.

Общие положения

Информация о различиях, приведенная на с. 1–7 GEN в AIP Швеции, по-прежнему остается в силе.

ГЛАВА 3

3.1.8 Не применяется.

3.2.1 *Дополнительное положение.* Воздушное судно не выполняет полет в составе группы, если только об этом заранее не было оговорено.

3.6.5.2.2 а) Не применяется.

ГЛАВА 4

4.5 Не применяется. Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше ЭП 290 может быть выдано в пределах временных запасных зон.
