

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
КАБИНЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

**487 Об утверждении Основных правил полетов авиации
в воздушном пространстве Республики Узбекистан**

В соответствии со статьей 2 Воздушного кодекса Республики Узбекистан Кабинет Министров **постановляет:**

1. Утвердить Основные правила полетов авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан согласно приложению.

2. Министерству обороны Республики Узбекистан и Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов в двухмесячный срок привести принятые ими нормативно-правовые акты в соответствие с настоящим постановлением.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан Б.И. Закирова.

**Премьер-министр
Республики Узбекистан**

Ш. МИРЗИЁЕВ

г. Ташкент,
18 октября 2016 г.,
№ 349

ПРИЛОЖЕНИЕ
к постановлению Кабинета Министров
от 18 октября 2016 года № 349

**ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА
полетов авиации в воздушном пространстве
Республики Узбекистан**

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Основные правила устанавливают общий порядок организации и выполнения полетов, обслуживания и управления воздушным движением воздушных судов экспериментальной, государственной и гражданской авиации, гарантирующий безопасность полетов.

§ 1. Сокращения

2. В настоящих Основных правилах применяются следующие условные сокращения:

БЛА	— беспилотный летательный аппарат
БПРМ	— ближняя приводная радиостанция с радиомаркером
ВВС	— военно-воздушные силы
ВНГО	— высота нижней границы облаков
ВОРЛ	— вторичный обзорный радиолокатор
ВПП	— взлетно-посадочная полоса
ВПР	— высота принятия решения
ВТ	— воздушная трасса
ДПРМ	— дальняя приводная радиостанция с радиомаркером
ЕС УИВП	— единая система управления использованием воздушного пространства
ИВП	— использование воздушного пространства
ИПП	— инструкция по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла)
КВ	— короткие волны
КДП	— командно-диспетчерский пункт

КТА	— контрольная точка аэродрома
МБВ	— минимальная безопасная высота
МВЛ	— местная воздушная линия
МВС	— минимальная высота снижения
МДП	— местный диспетчерский пункт
ОВД	— обслуживание воздушного движения
ОПРС	— отдельная приводная радиостанция
ПВО	— противовоздушная оборона
ПВП	— правила визуальных полетов
ППП	— правила полетов по приборам
ПДЗ	— пункт донесения по запросу
ПОД	— пункт обязательного донесения
РД	— рулежная дорожка
РЛК	— радиолокационный контроль
РЛС	— радиолокационная станция
РЛЭ ВС	— руководство по летной эксплуатации воздушного судна
РНТ	— радионавигационная точка
РТО	— радиотехническое обеспечение
Р прив. мин.	— минимальное приведенное давление
СВС	— сверхлегкое воздушное судно
СМУ	— сложные метеорологические условия
УВД	— управление воздушным движением
УИВП	— управление использованием воздушного пространства
УКВ	— ультракороткие волны
AIP	— сборник аэронавигационной информации (aeronautical information publication)
DA/DH	— абсолютная/относительная высота принятия решения (decision altitude/decision height)

DME	— дальномерное оборудование (distance measuring equipment)
FL	— эшелон полета (flight level)
MDA/MDH	— минимальная абсолютная/относительная высота снижения (minimum descent altitude/minimum descent height)
MSL	— средний уровень моря (mean sea level)
QFE	— атмосферное давление на уровне превышения аэродрома (или порога ВПП)
QNE	— стандартное атмосферное давление 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар)
QNH	— атмосферное давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
RNAV	— зональная навигация
RVR	— дальность видимости на ВПП (runway visual range)
UTC	— всемирное координированное время (coordinated universal time)
ГПа	— гектопаскаль
кг	— килограммы
км	— километры
км/ч	— километры в час
М	— число маха
м	— метры
мбар	— миллибары
МГц	— мегагерцы
м/с	— метры в секунду
м.мили	— морские мили
мин	— минуты
мм/мин	— миллиметры в минуту
мм. рт. ст.	— миллиметры ртутного столба
с	— секунды

т	— тонна
уз	— узлы
ft	— футы (feet)

§ 2. Определения

3. В настоящих Основных правилах применяются следующие понятия:
абсолютная высота — расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня точки или объекта, принятого за точку;

аварийное оповещение — обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб;

авиационный персонал — лица, деятельность которых связана с организацией, выполнением и обеспечением полетов, а также с обслуживанием воздушного движения;

авиационные работы — специализированные операции, выполняемые на коммерческой основе средствами авиации в целях обеспечения технологических или транспортных производственных процессов предприятий, учреждений, организаций и граждан (заказчика), в том числе для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ, санитарных и природоохранных мероприятий, оказания медицинской помощи населению, ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф;

атмосферное давление на аэродроме (давление на аэродроме) — значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (мм. рт. ст.), в миллибарах (мбар) или гектопаскалях (ГПа) на уровне порога ВПП;

аэродром — специально оборудованный участок земной или водной поверхности с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления или движения по этой поверхности воздушных судов;

аэродром горный — аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями от 500 м (1650 ft) и более в радиусе 25 км (14 м. миль) относительно контрольной точки аэродрома, а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м (3300 ft) и более над уровнем моря;

аэродром временный — аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету и регистрации в установленном порядке;

аэродромное движение — все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома (зоне взлета и посадки);

аэродромное диспетчерское обслуживание — диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

аэронавигационная информация — информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

аэростат — вид летательных аппаратов, подъемная сила которых основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах, которые подразделяются на управляемые (дирижабль, воздушный шар), неуправляемые (свободного полета) с оболочкой в форме шара (стратостаты, радиозонды, шары-пилоты) и привязные;

аэроузел — близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов, а также ОВД/УВД на которых требуют специального согласования и координирования;

барометрическая высота — атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

безопасная высота полета — минимально допустимая высота полета, гарантирующая воздушное судно от столкновения с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

безориентирная местность — местность с однообразным фоном (тайга, степь, пустыня, тундра, большие лесные массивы, а также малообследованные районы), для которых нет точных карт;

беспилотный летательный аппарат (БЛА) — воздушное судно, которое выполняет полет без пилота на борту, либо полностью дистанционно управляется из другого места, либо запрограммировано и полностью автономно в полете (за исключением моделей воздушных судов и др.);

болтанка — беспорядочное перемещение воздушного судна, возникающее при полете в турбулентной атмосфере (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0.5 g$, умеренной — до $\pm 1.0 g$, сильной — более $\pm 1.0 g$; в посадочной конфигурации: умеренная — $\pm 0.3 \div 0.4 g$, сильная — более $\pm 0.4 g$);

векторение — обеспечение радиолокационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов (траекторий) на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром — аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности;

вертолет — воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

взлет аэростата — движение аэростата в воздухе, при котором происходит увеличение высоты его полета;

взлет воздушного судна — этап полета, включающий в себя разбег и отрыв с последующим набором высоты, на которой заканчивается переход в полетную конфигурацию;

взлетно-посадочная полоса — определенный прямоугольный учас-

ток сухопутного аэродрома, подготовленный для взлета и посадки воздушных судов;

видимость — определяемая атмосферными условиями и выражаемая в единицах расстояния возможность видеть и опознавать заметные неосвещенные объекты днем и заметные освещенные объекты ночью;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) (RVR) — расстояние, в пределах которого из кабины воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, можно видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие осевую линию;

визуальный полет — полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение и местонахождение воздушного судна относительно естественного горизонта и земных (световых) ориентиров, а также его взаимное расположение по горизонтали и вертикали по отношению к другим воздушным судам, объектам и препятствиям определяются экипажем визуально;

визуальные метеорологические условия — метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

визуальный заход на посадку — продолжение захода на посадку по приборам, когда часть схемы или вся схема захода на посадку по приборам не завершена, и заход на посадку осуществляется при визуальном контакте с ВПП и/или ее ориентирами;

воздушная трасса — контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора;

воздушное движение — все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

воздушное пространство приграничной полосы — воздушное пространство Республики Узбекистан, расположенное над сухопутной и водной территорией, прилегающей к Государственной границе Республики Узбекистан, шириной 25 км (14 м. миль);

воздушное пространство Республики Узбекистан — пространство над территорией и территориальными водами государства, находящееся под его исключительной юрисдикцией;

воздушное судно — любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности;

воздушное судно-нарушитель — воздушное судно, нарушившее Государственную границу Республики Узбекистан или допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Республики Узбекистан;

временный режим — особый порядок использования воздушного пространства, определяемый комплексом мероприятий командующего Войсками ПВО и ВВС, направленных на обеспечение безопасности особо важных

полетов и другой деятельности в указанном районе на территории Республики Узбекистан;

время полета воздушного судна — период с момента начала движения воздушного судна при взлете или отрыве от земной поверхности при вертикальном взлете до момента окончания его пробега при посадке или касания земной поверхности при вертикальной посадке;

высота нижней границы облаков — расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м (20000 ft) и закрывающих более половины неба;

высота перехода — установленная в районе аэродрома высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение стандартного атмосферного давления (QNE) при наборе заданного эшелона;

высота полета — общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна (объекта);

высота полета истинная — высота полета от уровня точки на земной (водной) поверхности, находящейся непосредственно под воздушным судном;

высота полета относительная — высота полета от уровня условно выбранной точки;

высота принятия решения — абсолютная или относительная высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки;

горный район — район с изменяющимся профилем местности, где изменение превышения местности в пределах расстояния 18,5 км (10,0 м. мили) составляет более 900 м (3000 ft);

граница действия разрешения — рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну;

давление аэродрома (QFE) — атмосферное давление на уровне рабочего порога взлетно-посадочной полосы;

давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) — атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой;

дельтадром (парадром) — участок земной поверхности, подготовленный и маркированный для размещения, взлета и посадки сверхлегких летательных аппаратов;

демонстрационный полет — полет, выполняемый с целью показа возможностей воздушного судна, мастерства летного состава (показ авиатехники, авиационный парад);

диспетчерская зона — контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

диспетчерский район — контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы;

запас высоты над препятствием — расстояние по вертикали от воздушного судна до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

запасной аэродром — аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку;

запасной аэродром при взлете — аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром на маршруте — аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку в том случае, если в этом возникла необходимость во время полета по маршруту;

запасной аэродром пункта назначения — аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если невозможно или нецелесообразно произвести посадку на аэродроме назначения;

заявка на полет — определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам ОВД/УВД и ПВО;

зона аэродромная — воздушное пространство установленных размеров в районе аэродрома, в пределах которого выполняются полеты воздушных судов для отработки техники пилотирования и других полетных заданий;

зональная навигация — метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинаций;

зона ограничения полетов — воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

зона ожидания — воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами дальнейшего разрешения органа ОВД/УВД;

командир воздушного судна — лицо, имеющее специальность пилота (летчика) и в установленном порядке имеющее право на самостоятельное управление воздушным судном данного типа;

контрольная точка аэродрома — точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

кратковременное ограничение — особый порядок использования воз-

душного пространства, определяемый комплексом мероприятий центров ЕС УИВП, направленных на оперативное обеспечение безопасности полетов и другой деятельности в своих районах УИВП;

круг полетов (схема полета по кругу) — маршрут, установленный в районе аэродрома, как правило, на аэродромах государственной и экспериментальной авиации, по которому или по части которого выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома;

летательный аппарат — устройство для полетов в атмосфере или космическом пространстве;

летный состав — лица, имеющие специальную подготовку и выполняющие свои функциональные обязанности в полете в составе экипажа по пилотированию, воздушной навигации, эксплуатации воздушного судна, его систем и оборудования;

линия пути — проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления истинного, магнитного или условного меридиана;

маркированный рубез — вертикальная плоскость в воздушном пространстве, перпендикулярная воздушной трассе, маршруту прибытия (STAR), местоположение которой определяется по данным спутниковой навигационной системы или угломерно-дальномерного радионавигационного средства, местом установки ОПРС или маркерного маяка, географической точкой, включенной в навигационную базу данных ВС, после пролета которой на эшелоне (абсолютной высоте) не ниже безопасного (безопасной), органу ОВД/УВД дается право разрешать, а экипажу (пилоту) воздушного судна снижаться для прибытия и захода на посадку по установленной схеме;

местная воздушная линия (МВЛ) — коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полетов воздушных судов при осуществлении местных воздушных сообщений;

местность горная — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями от 500 м (1650 ft) и более в радиусе 25 км (14 м. миль), а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м (3000 ft) и более;

местность равнинная — местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м (660 ft) в радиусе 25 км (14 м. миль);

местность холмистая — местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м (от 660 до 1650 ft) в радиусе 25 км (14 м. миль);

метеорологическая информация — метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий;

минимальная высота снижения — указанная в схеме неточного

захода на посадку или схеме визуального захода на посадку высота, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами;

минимальное приведенное давление — расчетное значение минимального атмосферного давления, приведенного к уровню моря, по воздушной трассе, местной воздушной линии, установленному маршруту или району полетов (авиационных работ);

минимум аэродрома — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушному судну данной категории (типа);

минимум вида авиационных работ — минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков (ВНГО), при которых разрешается выполнение данного вида авиационных работ;

минимум воздушного судна — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна — минимально допустимые значения видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП на воздушном судне данного типа;

модель воздушного судна (авиамодель и др.) — летательный аппарат с двигателем или без него, без функции автономного управления полетом и навигации, не оборудованный фото- и видеоаппаратурой, который используется исключительно для проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий и развития технического творчества;

необходимый визуальный контакт с ориентирами — визуальный контакт с ВПП и/или ее наземными (световыми) ориентирами в течение времени, достаточном для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета к ВПП, позволяющий обеспечить безопасную посадку;

обледенение — отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое — при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин, умеренное — от 0,5 до 1 мм/мин, сильное — более 1 мм/мин);

обслуживание воздушного движения — общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

опасная зона — воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов;

опасные явления погоды — явления погоды или значения метеорологических элементов, которые угрожают безопасности полетов и сохранности авиационной техники;

орган ОВД — общий термин, означающий, в соответствующих случаях, орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения;

орган УВД — общий термин, означающий, в соответствующих случаях, районный диспетчерский центр, диспетчерский орган подхода или диспетчерский пункт аэродрома, пункт управления полетами, ведомственный командный пункт или другой пункт, выполняющий функции управления воздушным движением;

особый случай в полете — ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа действий, отличающихся от обычного пилотирования воздушным судном;

переходный слой — воздушное пространство между высотой перехода и эшелонам перехода;

пилотаж — преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета;

планер — безмоторный летательный аппарат тяжелее воздуха с неподвижными несущими плоскостями;

план полета (флайт-план) — определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам ОВД;

плановая таблица полетов — документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, характер заданий экипажам и очередность их выполнения при полетах государственной и экспериментальной авиации;

площадь маневрирования — часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

поиск — операция, координируемая, как правило, координационным или вспомогательным центром поиска и спасения, при которой используются имеющийся персонал и средства для определения местоположения лиц, терпящих бедствие;

полет — перемещение воздушного судна по земной (водной) поверхности и в воздушном пространстве от начала разбега при взлете (отрыва от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения ВПП без остановки) или касания земной (водной) поверхности при вертикальной посадке;

полет ниже нижнего безопасного эшелона — полет по ПВП по МВЛ второй категории, установленному маршруту, в районе аэродрома или в районе авиационных работ, выполняемый на высотах не ниже безопасных, выдерживаемых относительно минимального приведенного давления, значение которых ниже нижнего безопасного эшелона;

полет по маршруту — полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту;

полет по ПВП — полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

полет визуальный — полет, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, наземным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

полет по ППП — полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет по приборам — полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна, его местонахождение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений определяются экипажем полностью или частично по пилотажным и навигационным приборам;

полоса воздушных подходов — это часть воздушного пространства в установленных границах, примыкающая к торцу взлетно-посадочной полосы и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку;

порог ВПП — начало участка взлетно-посадочной полосы, который может использоваться для посадки воздушных судов;

посадка воздушного судна — этап полета от момента замедленного движения воздушного судна с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дресселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

посадочная площадка — участок земли, водной или иной поверхности или специально подготовленная искусственная площадка, пригодные для взлета и посадки воздушных судов;

постоянный маршрут полета — установленный маршрут полета, указанный в ИПП в районе аэродрома;

потеря ориентировки — обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может определить своего местонахождения с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания;

превышение аэродрома — абсолютная высота наивысшей точки ВПП (при наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение);

предпосадочная прямая — линия, совпадающая с линией пути конечного этапа захода на посадку по приборам;

препятствие — все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или их части, которые размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов или возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете, или находятся вне таких установленных поверхностей и по результатам оценки представляют опасность для аэронавигации;

приборные метеорологические условия — метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояние до облаков и высоты нижней границы облаков (эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий);

рабочая площадь аэродрома — часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перронов (стоянок воздушных судов);

район авиационных работ — ограниченный по высотам и (или) площади участок воздушного пространства, в котором осуществляется маневрирование воздушного судна по высотам и направлению в соответствии с технологией (руководством, инструкцией) данного вида авиационных работ;

район аэродрома — воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях;

район аэроузла — часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимо специальное согласование и координирование;

район (зона) подхода — воздушное пространство в границах района аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство районов МДП;

район поиска и спасания — зона определенных размеров, связанная с координационным центром поиска и спасания, в пределах которой обеспечиваются поисково-спасательные операции;

расчетное время прилета (прибытия) при полетах по ППП — расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

расчетное время прилета (прибытия) при полетах по ПВП — расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

режим полета — параметры полета воздушного судна;

рубеж передачи управления — установленный рубеж, на котором непосредственное управление воздушным движением и ответственность за обеспечение безопасности воздушного судна передается от одного органа ОВД/УВД другому;

рулежная дорожка — часть летного поля аэродрома, предназначенная для руления воздушных судов и соединяющая одну часть аэродрома с другой;

руление — движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

руление по воздуху — движение вертолета над поверхностью аэродрома, в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления по воздуху;

самолет — воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

сборник аэронавигационной информации (AIP) — выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации в пределах воздушного пространства данного государства;

сверхлегкое воздушное судно — летательный аппарат, имеющий максимальную взлетную массу не более 450 кг в сухопутном варианте (495 кг в гидроварианте или при установке дополнительного оборудования) и минимальную скорость полета, не превышающую 65 км/час (35 уз);

сложные метеорологические условия — метеоусловия, при которых видимость 2000 м и менее и/или высота нижней границы облаков 200 м (660 ft) и ниже при их общем количестве более 3-4 октантов;

спасание — операция с целью спасания лиц, терпящих бедствие, оказания им первой медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место;

специальная зона полетов воздушных судов — пилотажная зона, зона испытательных полетов, зона полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зона полетов воздушных судов на скоростях, превышающих скорость звука, зона дозаправки воздушных судов в полете, зона полетов воздушных судов с переменным профилем, зона слива топлива и сброса грузов, зона полетов моделей воздушных судов (авиамоделей и др.);

стандартное атмосферное давление — установленное значение давления 760 мм. рт. ст. (1013.2 мбар);

старт аэростата — начальный этап взлета аэростата, при котором происходит его освобождение от механической связи с землей или транспортным средством;

схема захода на посадку по приборам — серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

установленный маршрут — маршрут вне воздушной трассы или местной воздушной линии, обеспечиваемый органами ОВД/УВД и контролируемый органами ПВО в соответствии с поданной заявкой на ИВП;

чрезвычайная ситуация — обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, катастрофы, опасного природного явления, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, причинение вреда здоровью людей или ок-

ружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей;

эшелонирование — общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

эшелонирование боковое — рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

эшелонирование вертикальное — рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

эшелонирование продольное — рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

эшелон нижний безопасный — ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

эшелон перехода — установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление аэродрома (QFE) или давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) (эшелонном переходе является нижний эшелон полета в районе аэродрома (аэроузла));

эшелон перехода по маршруту (участку маршрута) для полета на высоте ниже нижнего эшелона — нижний безопасный эшелон полета по маршруту (участку маршрута), на котором производится перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления (QNE) на минимальное приведенное давление (Рприв.мин) для полета на высоте ниже нижнего эшелона;

эшелон полета (эшелон) — поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине стандартного атмосферного давления (QNE) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

4. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан выполняются в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, Положения об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, настоящих Основных правил, а также других нормативно-правовых актов Республики Узбекистан.

5. Решением руководителей ведомств, осуществляющих управление и контроль в области деятельности видов авиации, полеты для выполнения боевых и оперативных заданий по охране интересов государства, оказания медицинской помощи, проведения поисково-спасательных работ при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и причинением вреда здоровью людей, могут

выполняться с отступлениями от порядка и правил полетов, изложенных в настоящих Основных правилах.

6. В воздушном пространстве Республики Узбекистан все воздушные суда обеспечиваются аварийным оповещением, порядок организации которого определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

7. Порядок организации и производства полетов определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Глава 2. Воздушные суда

8. Воздушные суда в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские, государственные и экспериментальные.

9. Воздушные суда могут быть управляемые и неуправляемые.

Управляемые воздушные суда подразделяются на пилотируемые и беспилотные.

К пилотируемым относятся воздушные суда, управляемые в полете летчиком (пилотом, экипажем).

К беспилотным воздушным судам относятся беспилотные летательные аппараты, управляемые с наземных (воздушных) пунктов управления (дистанционные) или в соответствии с заложенной в них программой (автоматические), а также при сочетании этих способов управления.

К неуправляемым воздушным судам относятся свободные и привязные аэростаты, шары-зонды, радиозонды.

10. В воздушном пространстве Республики Узбекистан запрещаются полеты воздушных судов, не зарегистрированных в установленном порядке и не имеющих документов, удостоверяющих их годность к полетам.

11. На борту воздушного судна, за исключением СВС и БЛА, должны находиться правила перехвата гражданских воздушных судов и перечень сигналов, используемых в случае перехвата, согласно приложению № 1 к настоящим Основным правилам.

Глава 3. Экипаж воздушного судна

12. Экипаж воздушного судна состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала.

Состав экипажей воздушных судов в зависимости от типа и назначения воздушных судов, целей и условий их эксплуатации определяется разработчиком и заказчиком и указывается в документах по летной эксплуатации воздушного судна каждого типа.

В состав экипажей воздушных судов, кроме того, может включаться другой авиационный персонал, связанный с эксплуатацией данного воздушного судна, в порядке, определяемом нормативно-правовыми актами, при-

нятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

13. Все лица, входящие в экипаж воздушного судна, независимо от занимаемой должности и опыта работы, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полетам.

14. Экипаж воздушного судна по состоянию здоровья должен соответствовать установленным требованиям нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

15. Порядок подготовки экипажей воздушных судов, допуска их к полетам, медицинского освидетельствования устанавливается нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Выполнение полета членами экипажа воздушного судна без медицинского заключения о годности к летной работе запрещается.

16. Каждому командиру воздушного судна устанавливается минимум в зависимости от уровня его летной подготовки на данном типе воздушного судна.

Порядок установления минимума командиру воздушного судна определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

17. Экипаж воздушного судна при выполнении полета обязан:

строго соблюдать порядок выполнения полетного задания;

точно выполнять указания органа ОВД/УВД осуществляющего управление полетом воздушного судна, за исключением случаев явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна, но по возможности, в соответствии с установленными правилами полетов;

вести постоянное наблюдение за воздушной, метеорологической и орнитологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств. При обнаружении опасных метеорологических явлений немедленно докладывать о них органу ОВД/УВД, осуществляющему управление его полетом, и принимать все возможные меры для обеспечения безопасного продолжения полета.

18. Экипажу воздушного судна запрещается прекращать радиосвязь с органом ОВД/УВД, непосредственно осуществляющим управление полетом этого воздушного судна, или переходить без его разрешения на связь с другим органом ОВД/УВД.

19. Командир воздушного судна в случае вынужденной посадки руководит действиями всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий компетентным органам.

Глава 4. Аэродромы

20. Аэродромы в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной

авиации, аэродромы экспериментальной авиации и аэродромы совместного использования (базирования).

21. Каждому аэродрому присваивается класс, порядок присвоения которого определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

22. Для каждого аэродрома и посадочной площадки разрабатывается документ, определяющий порядок выполнения полетов, обеспечения и взаимодействия на аэродроме (посадочной площадке) с учетом местных особенностей его эксплуатации и действующих ограничений.

Данные документа подлежат периодической проверке эксплуатантом (владельцем) аэродрома на соответствие требованиям по обеспечению безопасности полетов. Документ для аэродромов государственной авиации подлежит переизданию не реже, чем каждые 5 лет.

23. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов при наборе высоты после взлета и снижении на предпосадочной прямой для каждого направления ВПП аэродрома устанавливается полоса воздушных подходов.

24. Для каждого направления ВПП определяется номер порога согласно приложению № 2 к настоящим Основным правилам.

Глава 5. Минимумы выполнения полетов

25. Минимумы выполнения полетов устанавливаются для:

- а) аэродрома;
- б) воздушного судна;
- в) командира воздушного судна;
- г) вида авиационных работ.

26. Основными параметрами при установлении минимумов являются высота принятия решения (ВПР или DA/DH), минимальная высота снижения (МВС или MDA/MDH), видимость или видимость на ВПП, а для СВС — дополнительно значение силы ветра.

В качестве дополнительного параметра минимума для взлета и посадки может устанавливаться ограничение по высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости).

27. Минимум аэродрома для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории (типа).

28. Минимум аэродрома для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории (типа).

29. Минимумы аэродромов для взлета и посадки воздушных судов устанавливаются в соответствии с нормативно-правовыми актами, приня-

тыми ведомствами, регламентирующими определение минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов.

30. Для каждого типа воздушного судна с учетом его бортового оборудования, конструктивных особенностей и используемой системы захода на посадку конструкторским бюро устанавливается минимум для взлета и посадки.

31. Минимум воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и высоте нижней границы облаков (если она установлена), позволяющим безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

32. Минимум воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

33. Минимум командира воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП, а при необходимости — по высоте нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

34. Минимум командира воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР/МВС или ВНГО (по необходимости), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

35. Минимум командира воздушного судна для полетов по ПВП устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

36. В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются, исходя из минимума аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна по наивысшему значению из них.

37. Командиру воздушного судна разрешается производить посадку при метеоусловиях ниже установленного минимума, в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

38. Минимум вида авиационных работ устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, а также, при необходимости, по скорости ветра, при которых разрешается выполнение данного вида авиационных работ с применением правил визуальных и приборных полетов (ПВП, ППП), установленных для данного вида работ.

39. В документах аэронавигационной информации Республики Узбекистан для каждого аэродрома публикуются минимальные безопасные высоты полета препятствий в зависимости от системы захода на посадку.

Эксплуатанты, выполняющие полеты на аэродромы Республики Узбекистан, обязаны рассчитывать эксплуатационные минимумы для каждой

системы захода на посадку. Рассчитанные эксплуатантом минимумы не могут быть ниже опубликованных в AIP Республики Узбекистан.

Глава 6. Правила полетов

§ 1. Классификация полетов

40. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Узбекистан подразделяются на следующие виды:

- а) по правилам выполнения:
 - полеты по правилам визуальных полетов;
 - полеты по правилам полетов по приборам;
 - б) по использованию элементов структуры воздушного пространства:
 - трассовые полеты — по ВТ или МВЛ;
 - маршрутные полеты — по установленным маршрутам вне ВТ и МВЛ;
 - маршрутно-трассовые полеты — по ВТ или МВЛ и вне их;
 - аэродромные полеты — в районе аэродрома (аэроузла), в зоне взлета и посадки, или в дополнительно выделенном воздушном пространстве под управлением органа ОВД/УВД аэродрома;
 - в) по метеорологическим условиям выполнения:
 - простые метеорологические условия;
 - сложные метеорологические условия;
 - г) по количеству воздушных судов:
 - одиночные полеты;
 - групповые полеты;
 - д) по времени суток:
 - дневные — в период между восходом и заходом солнца;
 - ночные — в период между заходом и восходом солнца;
 - смешанные — в период от взлета до посадки при выполнении которых происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;
 - е) по физико-географическим условиям, месту и способам выполнения:
 - над равнинной и холмистой местностью;
 - над горной местностью;
 - над безориентирной местностью;
 - над водной поверхностью;
 - ж) по высоте выполнения:
 - на предельно малых высотах — до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;
 - на малых высотах — свыше 200 м до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;
 - на средних высотах — свыше 1000 м до 4000 м включительно;
 - на больших высотах — свыше 4000 м до 12000 м (до тропопаузы) включительно;
 - в стратосфере — свыше 12000 м (выше тропопаузы).
- Другие виды полетов определяются нормативно-правовыми актами,

принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

41. Классификация полетов воздушных судов по назначению, а также иная классификация полетов устанавливаются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

§ 2. Общие требования при выполнении полетов

42. Очередность взлета воздушного судна определяется плановой таблицей полетов или суточным планом полетов.

43. Экипаж воздушного судна обязан выполнять полет в соответствии с планом полета (флайт-план) в пределах установленных границ, используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживать заданный режим полета, постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

44. Полеты экипажей воздушных судов без действующих документов аэронавигационной информации (выписок из них) запрещаются.

45. При определении очередности взлета и посадки органы ОВД/УВД необходимо руководствоваться следующими приоритетами:

а) при взлете имеют преимущество воздушные суда:

выполняющие задания по охране интересов государства;

выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и задания по оказанию срочной медицинской помощи;

регулярные перевозки пассажиров;

более скоростные;

выполняющие полеты в составе группы;

с ограниченным временем работы двигателей на земле;

б) при посадке преимущество предоставляется воздушным судам:

выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

в случае ухудшения метеоусловий — с более высоким минимумом для захода на посадку;

с остатками топлива на меньшую продолжительность полета;

выполняющим полеты по оказанию срочной медицинской помощи, или на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

выполняющим регулярные перевозки пассажиров;

выполняющим полеты в составе группы.

46. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество (при прочих равных условиях) перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять этот эшелон (высоту). При полете на одном эшелоне (высоте) преимущество в сохранении эшелона (высоты) имеет (при прочих равных условиях) воздушное судно, выполняющее полет на большую дальность.

47. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высо-

те (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники и т.п.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета, с немедленным докладом об этом органу ОВД/УВД, осуществляющему управление полетом данного воздушного судна.

В этом случае командир воздушного судна обязан, не изменяя высоты (эшелона) полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси воздушной трассы или маршрута полета, сообщить об этом органу ОВД/УВД и пройдя 20 км (10 м. миль), вывести его на прежний курс с изменением высоты (эшелона) полета до выбранного.

В экстренных случаях изменение высоты (эшелона) полета выполняется одновременно с началом отворота, с немедленным докладом органу ОВД/УВД.

Возврат на воздушную трассу или маршрут полета производится только с разрешения органа ОВД/УВД.

48. На всех воздушных судах, находящихся в полете, кроме воздушных судов, выполняющих боевую задачу или специальное задание, в период между заходом и восходом солнца, а также, если это предусмотрено РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа), полетным заданием или по указанию соответствующего органа ОВД/УВД, должны быть включены:

огни предотвращения столкновения (проблесковые маяки), предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;
аэронавигационные огни.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера), могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновения для повышения заметности воздушного судна.

49. Полеты воздушных судов, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4000 м.

50. При выполнении полета экипаж воздушного судна должен осуществлять постоянное прослушивание радиочастоты органа ОВД/УВД, который осуществляет управление полетом воздушного судна, и передавать, при необходимости, донесения о своем местонахождении.

51. Командиру воздушного судна запрещается выполнять полеты с нарушением норм предельной загрузки, взлетной и посадочной массы воздушного судна.

52. Экипаж воздушного судна обязан выдерживать заданный режим полета, соблюдать правила полета, информировать органы ОВД/УВД по их запросу о фактическом местонахождении воздушного судна и метеорологических условиях полета.

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

К запасным относятся следующие аэродромы:
запасной аэродром при вылете;

запасной аэродром на маршруте;
запасной аэродром пункта назначения.

§ 3. Правила визуальных полетов (ПВП)

54. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности путем визуального наблюдения экипажами воздушных судов за воздушной обстановкой и кратковременного изменения режима полета.

Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеорологических условиях с максимальной осматрительностью всего экипажа воздушного судна и разрешаются в условиях, которые определяются настоящими Основными правилами и нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

55. При полете по ПВП под облаками вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков должно быть:

над равнинной, холмистой местностью и водным пространством — не менее 50 м (165 ft);

над горной местностью — не менее 100 м (330 ft).

56. Обгон впереди летящего, менее скоростного воздушного судна на одной высоте по ПВП, как правило, выполняется справа, а при полете по кругу — до третьего разворота с внешней стороны с боковым интервалом не менее 500 м (0,3 м. миль).

57. При выполнении полетов по кругу по ПВП обгонять одностипные воздушные суда запрещается.

58. Обход наземных препятствий, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м (0,3 м. миль).

Особенности и условия (допустимые ограничения по скорости и метеорологическим условиям) обхода наземных препятствий воздушными судами государственной, гражданской и экспериментальной авиации устанавливаются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

59. В случаях, когда при выполнении полетного задания метеорологические условия становятся ниже установленного минимума, командир воздушного судна должен перейти на полет по ППП, доложить об этом органу ОВД/УВД и согласовать высоту (эшелон) полета.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

60. При внезапном попадании воздушного судна в метеорологические условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, снижение ниже безопасной высоты для перехода на визуальный полет запрещается.

61. Полеты по МВЛ второй категории и установленным маршрутам на

высотах ниже нижнего эшелона по ПВП организуются только при непрерывной двухсторонней радиосвязи между органом ОВД/УВД и воздушным судном. В случаях, когда не обеспечивается вертикальный интервал 300 м (1000 ft) между воздушными судами, выполняющими полет по МВЛ второй категории и установленным маршрутам на высоте ниже нижнего эшелона и нижним безопасным эшелонам, использование нижнего безопасного эшелона другими воздушными судами запрещается.

62. При полетах по МВЛ второй категории и установленным маршрутам ниже нижнего эшелона по ПВП, на высотах ниже эшелона FL30 (900 м) минимальные вертикальные интервалы между воздушными судами устанавливаются для:

воздушных судов со скоростями полета 300 км/ч (162 уз) и менее — 150 м (500 ft);

воздушных судов со скоростями полета более 300 км/ч (162 уз) — 300 м (1000 ft).

При этом должно быть обеспечено вертикальное расстояние 300 м (1000 ft) между воздушным судном и эшелонам FL30 (900 м).

63. Если при полетах по МВЛ второй категории и установленным маршрутам на высотах ниже нижнего эшелона по ПВП отсутствует возможность применять между встречными воздушными судами вертикальные интервалы, предусмотренные пунктом 62 настоящих Основных правил, то организуются односторонние разведенные маршруты с применением безопасных боковых интервалов, или организуются двусторонние маршруты, полеты по которым производятся на высоте не ниже безопасной, при этом одновременное встречное движение запрещено.

64. Полеты по МВЛ второй категории и установленным маршрутам на высотах ниже нижнего эшелона по ПВП, выдерживаемых по минимальному приведенному давлению, независимо от скорости полета, производятся только на безопасных высотах по организованным двусторонним маршрутам, при которых одновременное встречное движение запрещено. В этом случае минимальный вертикальный интервал между воздушным судном, следующим на верхнем смежном эшелоне, должен быть не менее 300 м (1000 ft).

65. Командир воздушного судна обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД/УВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

66. Командир воздушного судна при полете по ПВП несет ответственность за:

выдерживание безопасных высот, эшелонов и установленных интервалов;

точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома и захода на посадку;

своевременное принятие решения и доклад органу ОВД/УВД о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных;

достоверность информации о месте воздушного судна и условиях полета;

точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД/УВД;
выполнение правил и заданных условий полета, установленных для полетов по ПВП.

67. Орган ОВД/УВД, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:

- назначение высоты (эшелона) полета;
- соблюдение временных интервалов при вылете воздушного судна;
- своевременное информирование экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- назначение безопасного эшелона и обеспечение установленных интервалов между воздушными судами при переходе экипажа на полет по ППП;
- согласование условий входа воздушного судна в смежный район ОВД/УВД;

точное и своевременное (при наличии РЛК) информирование экипажа о фактическом местонахождении воздушного судна.

68. При одновременном заходе на посадку по ПВП двух однотипных воздушных судов преимущество выполнить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

69. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах на одной и той же высоте (эшелоне) по ПВП их командиры обязаны:

заметивший воздушное судно слева — уменьшить, а справа — увеличить высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение воздушных судов;

при невозможности изменить высоту полета (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений) — отвернуть воздушные суда, обеспечив их безопасное расхождение.

70. При непреднамеренном сближении на встречных курсах на одной высоте (эшелоне) по ПВП командиры воздушных судов должны отвернуть воздушные суда вправо, для их расхождения левыми бортами, с соблюдением безопасного интервала.

71. В процессе выполнения маневра расхождения командиры воздушных судов обязаны не терять другое воздушное судно из вида.

§ 4. Правила полетов по приборам (ППП)

72. Правила полетов по приборам предусматривают выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, соблюдение правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования, предусмотренных Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

73. Полеты по ППП выполняются днем и ночью в простых и сложных метеорологических условиях.

В государственной авиации могут применяться другие критерии определения сложных метеорологических условий, которые устанавливаются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами.

74. На воздушных судах, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП запрещается.

75. Переход от полета по ППП к полету по ПВП допускается только по согласованию с органом ОВД/УВД, осуществляющим непосредственное управление данным полетом.

При наличии в районе полета воздушного судна других воздушных судов, которые могут создать угрозу опасного сближения, разрешение на переход от полета по ППП к полету по ПВП органом ОВД/УВД дается только после получения доклада командира воздушного судна о визуальном наблюдении этих воздушных судов.

Решение о возможности перехода на полет по ПВП принимает командир воздушного судна.

Запрещается органу ОВД/УВД принуждать командира воздушного судна к выполнению полета по ПВП.

76. При выполнении полетов по ППП командир воздушного судна несет ответственность за:

выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты), маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий при векторении и параметров полета;

точность и своевременность информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;

точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД/УВД.

77. Орган ОВД/УВД, под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ППП, несет ответственность за:

правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета;

обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;

контроль по имеющимся средствам и докладам экипажа за выдерживанием экипажем заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения, захода на посадку и заданной траектории полета при векторении;

своевременное информирование экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке, а при наличии радиолокационного контроля — об отклонениях от заданного эшелона (высоты), маршрута полета, схемы снижения, захода на посадку, выхода из района аэродрома или заданной траектории полета при векторении;

согласование условий входа воздушного судна в смежный район ОВД/УВД;

обоснованность передаваемых экипажам воздушных судов указаний и разрешений.

§ 5. Движение воздушных судов по аэродрому

78. Движение воздушных судов по аэродрому осуществляется в соответствии с указанием органа ОВД/УВД, управляющего движением воздушных судов по установленным на данном аэродроме схемам руления.

79. Выруливание с места стоянки и заруливание на место стоянки выполняется по сигналам ответственного лица инженерно-авиационной службы (дежурного по сопровождению) согласно приложению № 3 к настоящим Основным правилам.

Персонал инженерно-авиационной службы (дежурные по сопровождению), обеспечивающие прием (выпуск) воздушных судов, при соблюдении правил руления экипажем несут ответственность за безопасное выруливание (заруливание) воздушных судов.

80. На аэродромах, где отсутствует орган ОВД/УВД, управляющий движением воздушных судов, в целях предотвращения столкновения воздушных судов, экипажи воздушных судов обязаны выполнить следующие действия:

при сближении двух воздушных судов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, уменьшить скорость вплоть до полной остановки и, если возможно, отвернуть вправо, соблюдая достаточный интервал;

при движении двух воздушных судов на сходящихся курсах, экипаж воздушного судна, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу.

81. В период между заходом и восходом солнца, а также при видимости 2000 м и менее на воздушных судах включаются:

аэронавигационные огни (для указания относительной траектории движения воздушного судна);

огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения;

огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну (проблесковые маяки);

огни, обозначающие работу двигателей (при их наличии).

§ 6. Полеты в районе аэродрома (аэроузла)

82. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются по установленным для данного аэродрома (аэроузла) схемам в соответствии с документом, определяющим порядок выполнения полетов, обеспечения и взаимодействия на аэродроме, разрабатываемым старшим авиационным начальником аэродрома по согласованию с руководителями предприятий, учреждений и организаций, воздушные суда которых базируются на этом аэродроме, и утверждаемым командующим Войсками ПВО и ВВС.

83. Содержание и структурная схема документа, определяющего порядок выполнения полетов, обеспечения и взаимодействия на аэродроме, регламентируется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Полеты на аэродроме, за исключением временных аэродромов для производства вида авиационных работ, не имеющего утвержденного документа,

определяющего порядок выполнения полетов, обеспечения и взаимодействия на аэродроме, запрещаются.

84. Необходимые сведения, определяющие порядок выполнения полетов (подхода, снижения, захода на посадку, руления, выхода) и порядок взаимодействия на аэродроме, публикуются в документах аэронавигационной информации.

Для выполнения полетов экипажи обязаны использовать документы аэронавигационной информации, включающие в себя необходимые сведения для выполнения полета на данный аэродром.

85. Старший авиационный начальник аэродрома обязан организовать контроль за соответствием опубликованных сведений в документе, определяющем порядок выполнения полетов, обеспечения и взаимодействия на аэродроме, их фактическому состоянию.

86. Производить изменения в состоянии аэродрома, работе средств связи, РТО полетов и порядке выполнения полетов без опубликования этих данных запрещается.

87. Порядок внесения изменений в документы аэронавигационной информации определяется соответствующими нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

88. Порядок организация и выполнение полетов в районе аэроузла осуществляется в соответствии с приложением № 4 к настоящим Основным правилам специально создаваемой совместной комиссией Войск ПВО и ВВС и Госавианадзора и утверждается командующим Войсками ПВО и ВВС.

89. Для взлета и посадки воздушных судов на ВПП аэродрома устанавливается, как правило, единое направление.

При определении направления взлета и посадки учитываются оборудованность ВПП, поток воздушного движения, скорость и направление ветра относительно ВПП, длина ВПП, а также ограничения на аэродроме.

90. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа ОВД/УВД аэродрома запрещаются, за исключением случаев, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган ОВД/УВД не предусмотрен.

91. Минимальные интервалы между взлетающими воздушными судами, а также воздушными судами, выполняющими заход на посадку, в зависимости от их типа, устанавливаются в соответствии с нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

92. Схемы набора высоты после взлета, схемы снижения и захода на посадку, ожидания посадки, выполнения полета над аэродромом устанавливаются с учетом наличия препятствий, расположения населенных пунктов в районе аэродрома, а также структуры воздушного пространства.

93. Высота полета по установленным схемам (маршрутам прибытия и вылета) должна быть не ниже минимальной безопасной высоты, рассчитанной в соответствии с установленными правилами, с округлением в сторо-

ну увеличения, кратной 30 м (100 ft) для гражданской авиации и 100 м для государственной и экспериментальной авиации.

94. При выполнении полетов по установленным схемам (маршрутам прибытия и вылета) обгонять однотипные воздушные суда запрещается.

95. Изменение траектории полета по установленным схемам (маршрутам прибытия и вылета) может быть разрешено органом ОВД/УВД аэродрома при векторении и в целях обеспечения безопасности полетов.

96. В районе аэродрома в зависимости от задач, решаемых авиацией, при необходимости устанавливаются аэродромные зоны, размеры которых определяются в соответствии с типами воздушных судов, выполняемыми в зонах полетными заданиями и местными условиями.

97. Полеты воздушных судов в районе аэродрома при наличии РЛК выполняются под постоянным контролем со стороны органа ОВД/УВД.

98. Постоянные маршруты полета в районе аэродрома прокладываются с таким расчетом, чтобы полет воздушного судна относительно других элементов структуры воздушного пространства выполнялся с соблюдением правил эшелонирования, предусмотренных Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

99. Одновременные полеты нескольких воздушных судов (групп) в аэродромной зоне регламентируются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

100. Командир воздушного судна по команде органа ОВД/УВД обязан установить радиосвязь с органом ОВД/УВД, который будет осуществлять управление его полетом, и получить от него дальнейшие указания.

101. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию (в случае, когда полет по схеме захода на посадку частично не выполняется) разрешается при радиолокационном контроле с применением угломерно-дальномерных (наземных или бортовых) и/или спутниковых систем.

102. Порядок установки связи с органом ОВД/УВД и фразеология радиообмена определяется в соответствии с нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

103. Вход воздушного судна в район ответственности органа ОВД/УВД без разрешения запрещается, за исключением случаев потери радиосвязи, явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна. Соответствующее решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД/УВД и полетного задания, но, по возможности, с соблюдением установленных правил полетов.

104. При выполнении маневра захода на посадку при отрицательных температурах наружного воздуха экипаж воздушного судна обязан выдерживать высоту с учетом температурной поправки.

105. Посадка воздушных судов в метеорологических условиях ниже установленного минимума запрещается, за исключением случаев явной уг-

розы безопасности полета, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту судна, такое решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД/УВД и полетного задания, но, по возможности, в соответствии с установленными правилами полетов и определенными нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

106. Командир воздушного судна после посадки обязан без промедления освободить ВПП, за исключением случаев, когда сделать это не представляется возможным.

107. Порядок включения и выключения светотехнического оборудования и средств радиотехнического обеспечения полетов аэродрома определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации, при этом:

а) светотехническое оборудование должно быть включено:

при полетах ночью — за 15 мин до захода солнца или расчетного времени прибытия (вылета) воздушного судна;

при полетах днем в метеорологических условиях, определяемых нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации;

при отсутствии полетов на аэродроме — за 30 мин до расчетного времени прибытия воздушного судна;

по требованию командира воздушного судна, выполняющего заход на посадку;

б) радиотехнические средства (РТС) обеспечения полетов по указанию органа ОВД/УВД включаются:

РТС для контроля полетов по воздушным трассам, МВЛ (радиолокационное, радионавигационное, дальномерное оборудование, радиопеленгаторы) — на весь период планируемого или фактического нахождения воздушного судна в контролируемом пространстве, если в документах аэронавигационной информации не определен иной режим их работы;

РТС аэродрома (радиолокационное, радионавигационное, дальномерное оборудование, радиопеленгаторы) — за 30 мин до расчетного времени посадки, вылета, пролета воздушного судна;

РТС систем посадки — за 30 мин до расчетного времени посадки воздушного судна;

РТС обеспечения полетов — для обеспечения захода на посадку в аварийных ситуациях — во всех случаях и по требованию экипажа, независимо от метеоусловий.

§ 7. Полеты в зоне ожидания

108. Зоны ожидания, как правило, устанавливаются над радионавигационными или маркированными точками аэродрома (района аэродрома), или характерными наземными ориентирами (при полетах по ПВП).

109. Полеты в зоне ожидания выполняются в соответствии с правилами эшелонирования согласно приложению № 5 к настоящим Основным правилам. Выход из зоны ожидания производится по указанию органа ОВД/УВД.

110. Высота, направление и время полета по линии пути удаления в зоне ожидания устанавливаются в зависимости от рельефа местности, искусственных препятствий на ней, удаления зон ожидания от соседних аэродромов, запретных зон, воздушных трасс, государственной границы Республики Узбекистан.

111. Нижний эшелон зоны ожидания, расположенный над РНТ аэродрома, а также нижние эшелоны зон ожидания, расположенных в районе аэродрома или на его границах, устанавливаются не ниже, чем эшелон перехода в районе аэродрома и не ниже нижнего безопасного эшелона.

112. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения или по указанию органа ОВД/УВД, осуществляющего управление полетом данного воздушного судна.

Разрешение на занятие высоты (эшелона) полета при снижении воздушного судна при отсутствии РЛК дается только после получения доклада от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту, о ее освобождении.

113. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир воздушного судна сообщает об этом органу ОВД/УВД, который, исходя из воздушной обстановки, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку.

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

§ 8. Полеты по воздушным трассам, местным воздушным линиям

114. Воздушные трассы и местные воздушные линии Республики Узбекистан включаются в Перечень воздушных трасс и местных воздушных линий Республики Узбекистан, утверждаемый командующим Войсками ПВО и ВВС.

Для каждого участка воздушной трассы и местной воздушной линии устанавливаются:

- наименование;
- условные обозначения ПОД или ПДЗ;
- наименование поворотных пунктов;
- координаты поворотных пунктов;
- магнитные путевые углы;
- расстояния;
- ширина;
- максимальная высота рельефа;
- диапазон разрешенных эшелонов (высот) полета;

примечание.

115. Назначать одновременно одну и ту же высоту (эшелон) для полетов воздушных судов по ПВП и ППП запрещается.

116. Полеты по воздушным трассам, местным воздушным линиям выполняются на заданных высотах (эшелонах) полета.

117. Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы, разрешение и уточнение условий входа на нее согласовываются между соответствующими органами ОВД/УВД и выдаются командиру воздушного судна.

118. Направление, ширина воздушных трасс и местных воздушных линий, а также эшелоны (высоты) полетов устанавливаются с соблюдением требований безопасности полетов.

119. Воздушные трассы и местные воздушные линии должны соответствовать требованиям безопасности полетов воздушных судов.

Ширина воздушной трассы устанавливается, как правило, 10 км (5 м. миль).

Для некоторых участков воздушных трасс и местных воздушных линий могут устанавливаться маршруты спрямления.

120. Местные воздушные линии устанавливаются, как правило, в нижнем воздушном пространстве и могут быть:

а) МВЛ первой категории — для полетов на выделенных эшелонах шириной 10 км (5 м. миль);

б) МВЛ второй категории — для полетов по ПВП на высотах ниже нижнего безопасного эшелона. Ширина МВЛ второй категории устанавливается, как правило, не более 4 км (2 м. мили) с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней.

При выполнении внутрассовых полетов по ПВП ширина маршрута устанавливается:

на эшелонах — по 5 км (3 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

ниже нижнего безопасного эшелона — по 2 км (1 м. мили) в обе стороны от оси маршрута.

§ 9. Полеты по установленным маршрутам

121. Полеты по установленным маршрутам в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

122. Установленные маршруты полетов не должны пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрис стрельб и направлений заходов на цель в районах полигонов.

§ 10. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

123. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве приграничной полосы выполняются в соответствии с требованиями Положения об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

124. Полеты воздушных судов, не оборудованных системой радиолокационного опознавания (кроме случаев, оговоренных в заявке на полет) и средствами связи, а также воздушных судов, не имеющих двусторонней радиосвязи с органами ОВД/УВД, за исключением случаев отказа двусторонней радиосвязи, в воздушном пространстве приграничной полосы запрещаются.

125. Аэродромы и воздушные трассы, расположенные в приграничной полосе, должны быть оборудованы радиотехническими средствами связи, навигации и другими техническими средствами, необходимыми для эффективного контроля, управления движением воздушных судов и соблюдения экипажами правил полетов.

126. В случае вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома (площадки) в приграничной полосе пользователь воздушного пространства должен немедленно сообщить о местонахождении воздушного судна в соответствующие органы ОВД/УВД, которые обязаны информировать органы ПВО.

§ 11. Полеты над населенными пунктами

127. Полеты воздушных судов над населенными пунктами могут выполняться при условии, что высота полета в случае неисправности воздушного судна позволит произвести посадку вне населенного пункта или на ближайшем аэродроме. Отступление от данного правила допускается в случаях, когда расположение ВПП не позволяют воздушному судну произвести взлет и заход на посадку без пролета над населенным пунктом, а также при необходимости выполнить полеты для спасения жизни людей или в иных случаях, по решению Кабинета Министров Республики Узбекистан.

128. В случае, когда при полете по ПВП метеоусловия не позволяют выдерживать высоту (эшелон) полета, при которой возможно выполнить аварийную посадку за пределами населенного пункта, командир воздушного судна обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

129. Полеты аэростатов над населенными пунктами выполняются на высоте не менее 50 м (170 ft) от верхнего края максимального препятствия.

130. Полеты над населенными пунктами при выполнении авиационно-химических работ запрещаются.

§ 12. Полеты в районах авиационных работ

131. Авиационные работы выполняются по ПВП или ППП в метеорологических условиях, соответствующих минимуму, установленному для каждого вида работ.

132. Правила полетов по различным видам авиационных работ устанавливаются соответствующими нормативно-правовыми актами, принятыми

ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

133. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими авиационные работы в установленном районе, должны быть свободны от полетов других воздушных судов.

§ 13. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций

134. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций выполняются по ПВП и ППП в метеорологических условиях, соответствующих минимуму, установленному для каждого вида работ, воздушного судна или командира воздушного судна в соответствии с настоящими Основными правилами, нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации, технологиями и РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа) данного типа.

135. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими полеты по обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны быть свободными от полетов других воздушных судов.

§ 14. Полеты на выполнение поисково-спасательных работ

136. Если командир воздушного судна обнаружил, что другое воздушное судно терпит бедствие, по мере возможности и за исключением тех случаев, когда он считает это нецелесообразным:

а) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока не будет вынужден покинуть место происшествия или пока орган ОВД/УВД не сообщит ему, что в этом нет необходимости;

б) определяет местонахождение терпящего бедствие судна;

в) по возможности сообщает органу ОВД/УВД следующие сведения: тип, опознавательные знаки и состояние судна, терпящего бедствие; его местонахождение, выраженное в географических координатах, или координатах сетки, или в расстоянии и истинном (магнитном) пеленге на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;

время наблюдения в часах и минутах (UTC);

количество замеченных людей;

факт покидания людьми судна, терпящего бедствие;

метеорологические условия на месте происшествия;

внешнее физическое состояние оставшихся в живых;

очевидный оптимальный наземный маршрут доступа к месту происшествия;

г) действует в соответствии с указанием органа ОВД/УВД.

137. Когда командир воздушного судна принял сообщение о бедствии, он по мере возможности:

а) подтверждает получение сообщения о бедствии;

- б) фиксирует местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- в) определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;
- г) информирует орган ОВД/УВД о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения;
- д) действует в соответствии с указанием органа ОВД/УВД.

§ 15. Полеты вертолетов

138. Полеты на вертолетах выполняются с аэродромов (вертодромов) или посадочных площадок.

139. На аэродромах, используемых одновременно для полетов самолетов и вертолетов, при необходимости оборудуются площадки для взлета и посадки вертолетов.

140. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

141. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть:

до воздушных судов — не менее двух диаметров несущего винта;

до других препятствий — не менее половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м.

142. Порядок висения и перемещения вертолетов устанавливается нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

143. Разрешается взлет и посадка вертолета в той части ВПП, где метеорологические условия соответствуют его минимуму. Ответственность за безопасность полета в этих условиях несет командир вертолета.

144. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета.

О своих действиях он информирует орган ОВД/УВД, который осуществляет управление полетом данного вертолета.

145. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле — на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

146. Порядок выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку, состояние которой неизвестно, определяется соответствующими нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

147. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на

высоте полета должна быть не менее 500 м (0,3 м.миль) и обеспечивать, в случае необходимости, возможность разворота на 180°.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

148. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии вертикальной или горизонтальной видимости запрещается.

§ 16. Полеты пилотируемых аэростатов (дирижаблей)

149. Полеты пилотируемых аэростатов (дирижаблей) осуществляются по ПВП или ППП в выделенном воздушном пространстве, свободном от полетов других воздушных судов. Порядок выполнения полетов пилотируемыми аэростатами (дирижаблей) регламентируется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

150. Маршрут свободного полета пилотируемого аэростата (дирижабля) указывается по осевой линии сектора планируемого направления полета, рассчитанного с учетом прогнозируемых метеорологических условий.

§ 17. Полеты сверхлегких воздушных судов

151. Полеты сверхлегких воздушных судов осуществляются в соответствии с документами, определяющими порядок выполнения полетов в районах аэродромов, постоянных и временных площадок, дельтадромов (парадромов), разрабатываемым соответствующими пользователями воздушного пространства, утверждаемым командующим Войсками ПВО и ВВС.

152. Сведения о постоянных площадках сверхлегких воздушных судов, дельтадромах (парадромах) указываются в инструкции по выполнению данного вида работ (деятельности).

153. Полеты сверхлегких воздушных судов в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования, могут выполняться с радиосвязью или без радиосвязи, при этом управление сверхлегким воздушным судном с земли осуществляется знаками и сигналами согласно пункту 3 приложения № 3 к настоящим Основным правилам.

154. Полеты сверхлегких воздушных судов выполняются на высотах до 900 м (3000 ft).

§ 18. Полеты беспилотных воздушных судов

155. Полеты беспилотных воздушных судов выполняются в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, Положения об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан, настоящих Основных правил, Положения о порядке эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в гражданской и государственной авиации

Республики Узбекистан, а также других нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

156. При полетах беспилотных воздушных судов безопасность остальных воздушных судов обеспечивается введением, как правило, временных режимов и кратковременных ограничений.

§ 19. Демонстрационные полеты

157. Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, настоящих Основных правил, а также положений и инструкций, разрабатываемых соответствующими пользователями воздушного пространства.

158. Демонстрационные полеты выполняются по ПВП на высотах, установленных программой (планом) полета.

159. При выполнении демонстрационных полетов пилотаж (проходы) необходимо выполнять в пределах зоны пилотажа, не уклоняясь в сторону зрителей ближе 200 м до ограничительной линии.

160. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалах, обеспечивающих безопасность полетов. На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под единым управлением.

161. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:

- а) на многодвигательных воздушных судах — преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;
- б) полеты на сверхзвуковой скорости;
- в) находиться на борту воздушного судна лицам, не являющимся членами экипажа;
- г) пролет над зоной, отведенной для зрителей.

§ 20. Групповые полеты

162. Групповым считается полет, выполняемый на установленных единым полетным заданием безопасных интервалах и дистанциях между воздушными судами, при которых им не требуется соблюдать по отношению друг к другу установленные Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан нормы вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

163. В групповом полете один из командиров воздушных судов является старшим по отношению к другим. Он отвечает за соблюдение всеми воздушными судами группы полетного задания, ведет радиообмен с органами ОВД/УВД в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Переход от одиночного полета к групповому, если это не предусмотрено полетным заданием, запрещается.

164. Безопасные интервалы и дистанции между воздушными судами, выполняющими групповые полеты, устанавливаются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

§ 21. Полеты на сверхзвуковых скоростях

165. Полет воздушного судна на сверхзвуковой скорости разрешается выполнять на эшелоне не менее FL370 (11300 м), а на меньших высотах (эшело́нах) — в специальных зонах.

166. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и другим воздушным судном должен быть не менее 1200 м (4000 ft), вне зависимости от скорости полета последнего.

167. При выполнении боевых задач по охране и обороне Государственной границы и территории Республики Узбекистан указанные в пунктах 165 и 166 настоящих Основных правил ограничения не применяются.

Глава 7. Эшелонирование. Высота (эшело́н) полета

§ 1. Эшелонирование

168. Для обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан устанавливаются минимально допустимые интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования воздушных судов в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

169. Правила эшелонирования воздушных судов государственной авиации внутри боевых порядков (групп) определяются нормативно-правовыми актами государственной авиации.

170. При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Республике Узбекистан и в сопредельном с Республикой Узбекистан государстве, смена эшелонов при следовании из Республики Узбекистан производится в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан.

§ 2. Безопасная высота (эшело́н) полета

171. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов:

а) устанавливаются:

высота полетов по аэродромному кругу (установленному маршруту в зоне взлета и посадки) над аэродромом — Нкр;

минимальная безопасная высота полета в районе аэродрома в радиусе 46 км (25 м. миль) — МБВ;

эшелон перехода в районе аэродрома — Нэш. перех.;

безопасная высота полета по стандартному атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) в районе аэродрома — Нбез. подх.;

б) рассчитываются:

безопасная высота полета по стандартному атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) — Нбез.760;

безопасная высота полета ниже нижнего безопасного эшелона по каждому участку при выполнении полета по МВЛ второй категории, установленному маршруту и в районе авиационных работ — Нбез. прив.

Расчет безопасных высот (эшелонов) полета производится согласно приложению № 6 к настоящим Основным правилам.

172. Безопасная высота полетов определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий, указанной в пункте 173 настоящих Основных правил, составляла:

Скорость полета (приборная), км/ч (уз)	Безопасная высота полета (истинная), м (ft)	
	по ППП	по ПВП
В зоне взлета и посадки		
300 (162 уз) и менее	300 (1000 ft)	100 (330 ft)
Более 300 (162 уз)		200 (660 ft)
В районе подхода по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам: а) над водным пространством, равнинной и холмистой местностью		
300 (162 уз) и менее	300 (1000 ft)	100 (330 ft)
Более 300 (162 уз)		200 (660 ft)
б) в горной местности с абсолютной высотой рельефа 2000 м (6600 ft) и менее		
Независимо от скорости полета	600 (2000 ft)	300 (1000 ft)
в) в горной местности с абсолютной высотой рельефа более 2000 м (6600 ft)		
Независимо от скорости полета	600 (2000 ft)	600 (2000 ft)

173. Полоса учета превышений рельефа местности и искусственных препятствий при расчете безопасной высоты полета должна быть:

а) при полетах в зоне взлета и посадки:

по ППП — по 10 км (5 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

по ПВП — по 5 км (3 м.миль) в обе стороны от оси маршрута;

б) при полетах в границах районов аэродрома, коридорах входа/выхода, а также маршрутах полета:

по ППП с РЛК — по 10 км (5 м. миль), без РЛК — по 25 км (14 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

по ПВП — в пределах ширины коридора;

в) при полетах по воздушным трассам, МВЛ первой категории и установленным маршрутам (вне района аэродрома):

по ППП — по 25 км (14 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

по ПВП — в пределах ширины трассы (МВЛ, установленного маршрута);

г) при выполнении внетрассовых полетов по ПВП (вне МВЛ первой и второй категории):

на эшелонах — по 5 км (3 м. миль) в обе стороны от оси маршрута;

ниже нижнего безопасного эшелона — по 2 км (1 м. мили) в обе стороны от оси маршрута.

174. Для каждого аэродрома устанавливается минимальная безопасная высота полетов по приборам, которая может быть использована при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и должна обеспечивать минимальный запас истинной высоты полета 300 м (1000 ft) над высшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий на ней в радиусе 46 км (25 м. мили) от КТА или РНТ аэродрома.

Если разница в высотах в указанном районе составляет не более 100 м (330 ft), то устанавливается единая минимальная безопасная высота полета. При большей разнице определяются секторы (как правило, не более 4-х секторов) и минимальная безопасная высота полета устанавливается для каждого сектора. Границы секторов (кратные 5 градусам) указываются относительно магнитного меридиана и должны находиться на удалении не менее 10 км (5 м. миль) от препятствий.

Высоты наивысших препятствий определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м (10 ft).

175. Безопасная высота полета и ширина полосы учета препятствий для стандартных маршрутов вылета и стандартных маршрутов прибытия в районе аэродрома по ППП определяются в соответствии с нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации, регламентирующими порядок построения аэродромных схем и определения безопасных высот пролета препятствий.

Установленные значения или ограничения по выдерживанию высот полета публикуются в AIP Республики Узбекистан.

176. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по стандартному атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013.2 мбар), с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

177. Полеты на высотах ниже нижнего безопасного эшелона по ПВП с использованием средств огибания рельефа местности могут выполняться на минимальной допустимой безопасной высоте полета (истинной), устанавливаемой соответствующими нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

178. При установлении маршрутов зональной навигации ширина учета препятствий устанавливается в соответствии с требуемой точностью.

§ 3. Правила выдерживания и изменения высоты полета

179. Высота полета устанавливается с учетом уровня подготовки экипажа, летно-технических характеристик и оборудования воздушного судна, рельефа местности и искусственных препятствий на ней, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

180. Основной высотой, используемой при выполнении полетов, является барометрическая высота, измерение которой осуществляется в метрах или футах. В государственной авиации, кроме того, может использоваться высота, отсчитываемая по радиовысотомеру, при этом порядок ее использования определяется нормативно-правовыми актами государственной авиации.

181. В целях соблюдения установленных процедур используются абсолютные, относительные и истинные высоты.

182. Высота полета, считываемая экипажем по барометрическому высотомеру, выдерживается с учетом суммарной (аэродинамической и инструментальной) поправки.

Суммарная поправка определяется в соответствии с Методикой ввода поправок при измерении высоты на самолетах и вертолетах министерств и ведомств, если она установлена для данного типа воздушного судна.

183. При выполнении полетов используются уровни начала отсчета высот, соответствующие следующим видам давления:

стандартное атмосферное давление ($P_{760/1013}/QNE$);

давление аэродрома ($P_{aэр}/QFE$);

давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере ($P_{прив.аэр}/QNH$);

минимальное приведенное давление ($P_{прив.мин}$).

184. Выдерживание высоты (эшелона) осуществляется в метрах или футах и производится:

по стандартному атмосферному давлению ($P_{760/1013}/QNE$) — при полетах на эшелонах, на эшелоне перехода и выше;

по давлению аэродрома ($P_{aэр}/QFE$) или по давлению аэродрома (пункта), приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере ($P_{прив.аэр}/QNH$), — при полетах в районе аэродрома (аэроузла) до высоты перехода при взлете и ниже эшелона перехода при снижении;

по минимальному приведенному давлению ($P_{прив. мин}$) — при полетах на высотах ниже нижнего эшелона.

185. Для единой системы перехода на отсчет высоты (эшелона) полета устанавливаются:

а) высота перехода в районе аэродрома (аэроузла);

б) эшелон перехода в районе аэродрома (аэроузла).

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается не менее высоты полета по аэродромному кругу, рассчитанной согласно приложению № 6

к настоящим Основным правилам, которая округляется в сторону увеличения до значения, кратного 30 м (100 ft) — для гражданской авиации и 100 м для государственной и экспериментальной авиации.

Высота перехода в районе аэроузла устанавливается не ниже наибольшей высоты перехода в районе аэродромов, входящих в аэроузел.

Эшелон перехода в районе аэродрома рассчитывается согласно приложению № 6 к настоящим Основным правилам.

Эшелон перехода в районе аэроузла устанавливается не ниже наибольшего эшелона перехода аэродромов, входящих в аэроузел.

Значения высоты перехода в районе аэродрома, высоты перехода в районе аэроузла, эшелона перехода в районе аэродрома и эшелона перехода в районе аэроузла публикуются в документах аэронавигационной информации.

186. Изменение назначенного эшелона (высоты) при выполнении полета производится только с разрешения органа ОВД/УВД, осуществляющего непосредственное управление и контроль за полетом воздушного судна.

187. Воздушное пространство между эшелонами перехода и высотой перехода является переходным слоем. Воздушные суда должны пересекать переходный слой в наборе высоты или снижении. Горизонтальные полеты в переходном слое допускаются в исключительных случаях.

Орган ОВД/УВД при наличии воздушного судна, выполняющего горизонтальный полет в переходном слое, принимает меры по созданию соответствующих боковых или продольных интервалов между воздушными судами. Для уменьшения переходного слоя высота перехода должна располагаться как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м (1000 ft).

188. Перед взлетом с горного аэродрома, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно установить на шкале давлений барометрического высотомера, необходимо установить давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH). Показания высотомера в этом случае следует принять за «условный нуль» и после взлета произвести набор заданного эшелона (высоты) полета.

При посадке на горный аэродром, когда давление на аэродроме ниже наименьшего давления, которое можно установить на шкале давлений барометрического высотомера, орган ОВД/УВД аэродрома сообщает экипажу воздушного судна абсолютную (барометрическую) высоту и значение давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH), которое экипаж устанавливает на высотомерах и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры в этом случае будут показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления — высоту аэродрома над уровнем моря.

189. Для полета по маршруту ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления аэродрома (QFE) или с давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH), на минимальное приведенное давление производится при

пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки).

190. При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального приведенного давления на давление аэродрома (QFE) или на давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH), производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки) или по указанию органа ОВД/УВД.

191. При наборе заданного эшелона (высоты) полета воздушным судном, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального приведенного давления на стандартное атмосферное давление осуществляется после начала выполнения маневра по набору эшелона (высоты).

192. Для полета по маршруту на высотах ниже нижнего безопасного эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на минимальное приведенное давление производится на высоте не ниже нижнего безопасного эшелона.

Значение минимального приведенного давления экипажу воздушного судна сообщает орган ОВД/УВД, осуществляющий управление полетом данного воздушного судна.

193. На воздушных судах государственной авиации с одним барометрическим высотомером:

а) при полете на эшелоне с посадкой на аэродроме вылета заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое значение высоты перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая заданному эшелону полета, рассчитывается старшим штурманом части по специальной методике и доводится до органа ОВД/УВД и экипажей воздушных судов;

б) при полете на высоте ниже нижнего эшелона заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое значение высоты (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, рассчитывается старшим штурманом части по специальной методике и доводится до органа ОВД/УВД и экипажей воздушных судов;

в) при полете на высоте (эшелоне) по маршруту с посадкой на другом аэродроме заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру согласно пункту 184 настоящих Основных правил;

г) полеты в районе аэродрома производятся по давлению аэродрома (Раэр/QFE) или в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Глава 8. Полеты в особых условиях

194. К полетам в особых условиях относятся:

- а) полеты в горной местности;
- б) полеты над малоориентирной (безориентирной) местностью;
- в) полеты над водной поверхностью;
- г) полеты на малых и предельно малых высотах;
- д) полеты в сложной орнитологической обстановке;
- е) другие полеты, определяемые нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

§ 1. Полеты в горной местности

195. Полеты в горной местности и на горных аэродромах выполняются в соответствии с настоящими Основными правилами и нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

196. Перед полетами в горной местности по ПВП командир воздушного судна обязан изучить направление ущелий и горных долин, места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки, правила пользования барометрическим высотомером при посадке на горных аэродромах, а также особенности взлета и посадки с горного аэродрома и расчета максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

197. При пересечении горного хребта командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

198. Выполнение визуального полета в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что они не имеют крутых поворотов и не прерываются горами выше заданной высоты полета, а их ширина позволяет воздушному судну в необходимых случаях безопасно выполнить разворот для выхода из ущелья (долины).

199. В случае, если после взлета невозможно выполнить набор безопасной высоты (эшелона) полета до установленного рубежа, набор высоты производится над аэродромом по установленной схеме.

200. При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета установленного маркированного рубежа, при радиолокационном контроле и устойчивой работе бортового навигационного оборудования, при условии знания экипажем и органом ОВД/УВД местоположения воздушного судна.

201. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) воздушное судно выводится на РНТ аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения воздушного судна, с последующим снижением для захода на посадку.

202. При отсутствии радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона запрещается. В этом случае экипаж воздушного судна должен следовать на запасной аэродром.

§ 2. Полеты над малоориентирной (безориентирной) местностью

203. При полетах над малоориентирной (безориентирной) местностью по ПВП экипаж воздушного судна должен учитывать географические особенности района полетов.

204. Экипаж воздушного судна при полете по ПВП обязан отметить на карте и знать расположение характерных ориентиров (караванные тропы, русла рек, высохшие озера), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для ведения визуальной ориентировки и пригодные для вынужденной посадки.

§ 3. Полеты над водной поверхностью

205. При полетах над водной поверхностью экипаж воздушного судна обязан знать порядок использования радиотехнических и навигационных средств, правила приводнения с парашютом (при их наличии) и вынужденной посадки воздушного судна на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

При полетах над водной поверхностью экипаж воздушного судна, выполняющий полет по ПВП, дополнительно обязан знать береговую черту, расположение и режим работы береговых и островных световых и радиомаяков.

206. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью и видов авиации.

207. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

208. Полеты пилотируемых аэростатов над водной поверхностью выполняются при наличии катера (судна) сопровождения и (или) обеспечения экипажа аэростата индивидуальными спасательными плавсредствами.

§ 4. Полеты на малых и предельно малых высотах

209. Полеты на малых и предельно малых высотах могут выполняться по ПВП и ППП в условиях, определенных нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

210. При полетах на малых и предельно-малых высотах командир воздушного судна обязан знать рельеф местности и искусственные препятствия на ней, порядок выполнения полета на участках снижения и набора высоты, а также учитывать ограниченную дальность действия средств связи и РТО полетов и повышенный расход топлива.

211. Метеорологические условия, продолжительность непрерывного полета (при необходимости), высота и порядок ее определения и выдерживания при полетах воздушных судов на малых и предельно малых высотах определяются нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

212. При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП, в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, доложить обстановку органу ОВД/УВД и занять безопасную высоту полета или нижний безопасный эшелон полета.

213. При наборе высоты с малой и предельно малой высоты до заданного эшелона (высоты) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное атмосферное давление осуществляется после начала выполнения маневра по набору эшелона (высоты).

§ 5. Полеты в сложной орнитологической обстановке

214. Сложная орнитологическая обстановка может возникнуть в период массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями, что при выполнении полетов может привести к столкновению воздушных судов с птицами.

Порядок выполнения полетов в сложной орнитологической обстановке определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Глава 9. Общие правила ведения радиосвязи между экипажем воздушного судна и органом ОВД/УВД

215. Радиосвязь между экипажем воздушного судна и органом ОВД/УВД должна осуществляться в соответствии с установленными правилами ведения радиотелефонной связи с применением типовой фразеологии радиообмена, предусмотренной нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

216. Экипаж воздушного судна при выполнении полета осуществляет непрерывное прослушивание соответствующей частоты радиотелефонной связи «воздух-земля» с органом ОВД/УВД и, по мере необходимости, устанавливает с ним двустороннюю связь.

217. Органам ОВД/УВД запрещается вступать в радиообмен с экипа-

жем воздушного судна во время взлета, при заходе на посадку с момента визуального обнаружения воздушного судна после пролета БПРМ и до конца пробега, за исключением случаев, когда этого требуют условия обеспечения безопасности полета.

218. Командиру воздушного судна изменять во время полета свой позывной запрещается, за исключением случаев, предусмотренных нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

219. Орган ОВД/УВД в случае необходимости имеет право вводить режим радиомолчания для всех бортовых связных радиостанций, работающих на частоте его радиообмена с воздушным судном, терпящим бедствие.

220. Экипажи воздушных судов обязаны воздерживаться от ведения радиообмена на частоте, на которой ведет радиообмен экипаж воздушного судна, терпящего бедствие.

221. Орган ОВД/УВД обязан информировать экипаж воздушного судна о необходимости перехода с одной частоты на другую.

Глава 10. Особые случаи в полете

222. К особым случаям в полете относятся:

- а) попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления;
- б) акт незаконного вмешательства на борту воздушного судна;
- в) внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа или пассажиров;
- г) потеря ориентировки;
- д) отказ авиационной техники, в том числе отказ двигателя (двигателей), приводящий к необходимости изменения плана полета, включая вынужденную посадку;
- е) отказ радиосвязи;
- ж) отказ радиолокационных средств в зоне ОВД/УВД и РТО на аэродроме посадки;
- з) пожар на воздушном судне;
- и) вынужденная посадка вне аэродрома;
- к) применение парашютов в аварийных случаях.

223. Командир воздушного судна при возникновении особого случая в полете обязан доложить органу ОВД/УВД и действовать в соответствии с требованиями настоящих Основных правил и нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

224. Сигнал «Бедствие» и соответствующий код системы вторичной радиолокации включается командиром воздушного судна при возникновении угрозы безопасности полета, жизни и здоровью пассажиров и экипажа, а также в случаях, когда это специально оговорено в настоящей главе или нормативно-правовых актах ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

225. Орган ОВД/УВД при получении информации от экипажа воздушного судна о возникновении особого случая в полете оказывает ему возможную помощь, передает полученную информацию в соответствующие органы (службы) с указанием времени, места, эшелона (высоты) полета, характера особого случая, о намерениях экипажа и предпринимаемых им мерах.

226. Экипаж воздушного судна, терпящего бедствие, передает сигналы и сообщения о бедствии согласно приложению № 7 к настоящим Основным правилам.

227. Направление воздушного судна на запасной аэродром и действия экипажа при этом осуществляются в соответствии с нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль деятельности видов авиации.

228. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание воздушного судна (для воздушных судов государственной авиации).

Командир оставляет воздушное судно последним, если иной порядок не определен РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа) данного типа.

229. Орган ОВД/УВД, осуществляющий управление данным полетом, обязан сообщить о вынужденной посадке вне аэродрома в ближайший координационный центр поиска и спасания и органу войск ПВО с указанием расчетного местонахождения воздушного судна.

230. Порядок действий экипажей и органов ОВД/УВД при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Основных правилах, определяется нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью и видов авиации, и РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа) данного типа.

§ 1. Попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления

231. К опасным метеорологическим явлениям относятся:

а) на аэродроме вылета и посадки — гроза, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильные ливневые осадки, вулканический пепел;

б) по маршруту полета — град, гроза, сильное обледенение, сильная болтанка, облако вулканического пепла.

232. При встрече с опасными метеорологическими явлениями по маршруту полета командир воздушного судна обязан доложить об этом органу ОВД/УВД, принять все возможные меры для их обхода. При невозможности их обхода, командир воздушного судна обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. Командиру вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

§ 2. Акт незаконного вмешательства на борту воздушного судна

233. При акте незаконного вмешательства на борту воздушного судна экипаж обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД/УВД об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами.

Если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то экипаж обязан установить на ответчике режим «А» и код 7500 и действовать в соответствии с установленными правилами.

§ 3. Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа или пассажиров

234. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья или ранения членов экипажа или пассажиров командир воздушного судна обязан организовать оказание им возможной медицинской помощи и, в зависимости от обстановки, принять решение о продолжении или прекращении полета.

Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа (при двучленном составе экипажа — допущенное лицо из числа обслуживающего персонала).

235. Порядок действий экипажа воздушного судна при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать выполнение своих функциональных обязанностей, определяется соответствующими нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

§ 4. Потеря ориентировки

236. Ориентировка считается полностью потерянной, если в результате принятых экипажем воздушного судна мер не определено местонахождение воздушного судна. Ориентировка считается потерянной временно, если в результате принятых экипажем воздушного судна мер определено местонахождение воздушного судна.

237. При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

а) включить сигнал «Бедствие» (при наличии соответствующего оборудования);

б) доложить органу ОВД/УВД о потере ориентировки, об остатке топлива и условиях полета;

в) с разрешения органа ОВД/УВД занять наивыгоднейшую высоту (эшелон) для обнаружения воздушного судна наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

г) применить наиболее эффективный в данных условиях (рекомендо-

ванный для данного района полетов) способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органом ОВД/УВД;

д) в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или на выбранную с воздуха площадку.

238. При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона) полета запрещается.

239. При потере ориентировки вблизи государственной границы Республики Узбекистан командир воздушного судна должен немедленно взять курс следования от государственной границы вглубь территории Республики Узбекистан.

В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

240. Для вывода воздушного судна на аэродром посадки может использоваться «самолет-лидер».

241. Экипаж пилотируемого аэростата обязан произвести посадку у ближайшего населенного пункта, если в течение одного часа не удалось восстановить потерянную ориентировку.

Экипаж пилотируемого аэростата при потере ориентировки в приграничной полосе, а также при возможности входа в запретную зону (зону ограничения) обязан произвести посадку немедленно.

§ 5. Отказ авиационной техники, в том числе отказ двигателя (двигателей), приводящий к необходимости изменения плана полета, включая вынужденную посадку

242. При отказе авиационной техники командир воздушного судна обязан:

а) включить сигнал «Бедствие» или установить на приемоответчике ВОРЛ код 7700;

б) доложить органу ОВД/УВД об отказе;

в) в зависимости от обстановки и рекомендаций РЛЭ ВС (Инструкции экипажу) принять все возможные меры для устранения неисправности;

г) принять решение о продолжении полета по действующему (измененному) плану полета или прекращении выполнения полетного задания, в том числе на выполнение вынужденной посадки.

243. Если при отказе двигателя (двигателей) продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир воздушного судна обязан:

а) выполнить необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ ВС (Инструкции экипажу);

б) произвести посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке та-

кая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

244. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир воздушного судна действует в соответствии с требованиями РЛЭ ВС (Инструкции экипажу) и имеет право:

- а) произвести посадку на аэродроме вылета;
- б) слить часть топлива (если это возможно) или сбросить груз для улучшения условий полета или посадки;
- в) использовать любой режим работающих двигателей вплоть до взлетного режима;
- г) при следовании по маршруту продолжить полет до ближайшего запасного аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку или, при обоснованной уверенности в безопасном его завершении, принять решение продолжить полет до аэродрома назначения.

245. При отказах систем или оборудования воздушного судна, влияющих на возможность выполнения полета по ППП, следует перейти на полет по ПВП, а когда для этого нет соответствующих условий, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД/УВД.

246. Орган ОВД/УВД, получив сообщение об отказе систем или оборудования воздушного судна, обязан определить местонахождение воздушного судна и, контролируя его полет, оказывать экипажу возможную помощь в соответствии с обстановкой и характером отказа техники, а также немедленно, в зависимости от складывающейся ситуации и местонахождения воздушного судна, известить о случившемся органы, ответственные за проведение поисково-спасательных и аварийных работ и орган ОВД/УВД аэродрома посадки для приведения в готовность аварийно-спасательных средств.

§ 6. Отказ радиосвязи

247. В случае, когда экипаж воздушного судна не может установить радиосвязь с соответствующим органом ОВД/УВД на назначенной частоте, то он предпринимает попытки установить радиосвязь на других частотах, соответствующих данному маршруту полета, включая другие воздушные суда, используя для этого все имеющиеся средства (радиостанции УКВ и КВ диапазона).

248. Если попытки, указанные в пункте 247 настоящих Основных правил, оказываются неудачными, экипаж воздушного судна передает свое сообщение дважды на назначенной частоте (частотах) радиосвязи, перед которым(и) следует фраза «ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ» и, если необходимо, указывает адресата (адресатов), для которых предназначается данное сообщение.

При переходе на другую частоту радиосвязи экипаж воздушного судна объявляет частоту, на которую он переходит.

249. Экипаж воздушного судна прослушивает имеющиеся на маршруте полета частоты, включая частоты имеющихся радионавигационных средств или средств захода на посадку, посредством которых предполагается, что органы ОВД/УВД будут передавать сообщения, касающиеся:

эшелонирования и обеспечения безопасного исхода полета;

погодных условий на маршруте полета и на подходящих для посадки аэродромах.

250. В случае, когда экипаж воздушного судна не может установить связь вследствие отказа приемника, то он передает донесения в установленное по графику время или донесения о местоположении на установленной для использования частоте радиосвязи, перед которыми следует фраза «ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ, ВСЛЕДСТВИЕ ОТКАЗА ПРИЕМНИКА». Экипаж воздушного судна передает соответствующее сообщение, затем полностью повторяет его. Во время этой процедуры экипаж воздушного судна также сообщает время, когда он намерен провести следующую передачу.

251. Экипаж воздушного судна в дополнение к соблюдению положений, содержащихся в пункте 250 настоящих Основных правил, передает информацию, касающуюся намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

252. При отказе радиосвязи в полете командиру воздушного судна предоставляется право принимать решение на продолжение полета до аэродрома назначения, следование на выбранный запасной аэродром или возврат на аэродром вылета. При этом командир воздушного судна предпринимает все необходимые меры для обеспечения безопасного исхода полета.

253. Убедившись в том, что произошел отказ двусторонней радиосвязи, экипаж воздушного судна предпринимает действия в соответствии с полетом в визуальных или в приборных метеорологических условиях.

254. При отказе радиосвязи в визуальных метеорологических условиях экипаж воздушного судна обязан:

- а) установить на приемеотвечике ВОРЛ код 7600;
- б) продолжить полет в визуальных метеорологических условиях;
- в) выполнить посадку на ближайшем подходящем аэродроме;
- г) доложить время прибытия с помощью наиболее быстродействующих средств связи соответствующему органу ОВД/УВД.

255. При отказе радиосвязи в приборных метеорологических условиях или когда командир воздушного судна считает нецелесообразным продолжить полет в визуальных метеорологических условиях, экипаж воздушного судна обязан:

- а) установить на приемеотвечике ВОРЛ код 7600;
- б) сохранять последнюю заданную скорость и эшелон полета (нижний безопасный эшелон, если его значение выше) в течение 7 минут после времени достижения последнего заданного эшелона полета (нижнего безопасного эшелона, если его значение выше), или после времени установки

кода 7600 на приемоответчике ВОРЛ, или после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, в зависимости от того, что позже, а затем скорректировать эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

в) при применении радиолокационного векторения или выполнении полета со смещением от маршрута в соответствии с полетами по RNAV (система зональной навигации), без указанных ограничений, необходимо следовать в возможном кратчайшем направлении, чтобы снова вернуться на маршрут согласно текущему плану полета, но не позднее следующей обозначенной на маршруте точки, учитывая минимальную абсолютную высоту полета;

г) продолжить полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего обозначенного навигационного средства (контрольной точки), обслуживающего аэродром назначения, для которого предусмотрена обычная процедура захода на посадку по приборам, и выполнить полет над этим средством (точкой) в режиме ожидания до начала снижения;

д) начать снижение от навигационного средства (контрольной точки), указанного в подпункте «г» настоящего пункта, 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, начать снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

е) выполнить заход на посадку по обычной схеме захода на посадку по приборам, предусмотренной для установленного навигационного средства или контрольной точки, и выполнить посадку по возможности в пределах 30 минут после наступления расчетного времени прибытия, указанного в подпункте «д» настоящего пункта, или подтвержденного в последнем сообщении предполагаемого времени захода на посадку, в зависимости от того, какое из них наступило позднее.

256. При отказе радиосвязи при вылете в приборных метеорологических условиях и принятии командиром воздушного судна решения о возврате на аэродром вылета, экипаж воздушного судна обязан:

а) на приемоответчике ВОРЛ установить код 7600;

б) сохранять последнюю заданную траекторию (маршрут вылета) и эшелон полета (нижний безопасный эшелон, если его значение выше) в течение 7 минут, в зависимости от того, что наступило позже:

после времени достижения последнего заданного эшелона полета;

после времени установки кода 7600 на приемоответчике ВОРЛ;

после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений;

в) выполнить разворот на соответствующее обозначенное навигационное средство (контрольную точку), обслуживающее аэродром вылета, для которого предусмотрена обычная процедура захода на посадку по приборам, на последнем заданном эшелоне полета (при необходимости выполнить сни-

жение до ближайшего попутного эшелона полета (нижнего безопасного эшелона, если его значение выше));

г) выполнить снижение по опубликованной схеме зоны ожидания над навигационным средством или контрольной точки, указанной в подпункте «в» настоящего пункта;

д) выполнить снижение по опубликованной схеме захода на посадку по приборам и произвести посадку.

257. В случае, если экипаж воздушного судна не смог произвести посадку на аэродроме назначения (вылета), то он следует на выбранный запасной аэродром по установленному маршруту на наивыгоднейшем эшелоне (высоте) полета (нижнем безопасном эшелоне или безопасной высоте полета по маршруту, если его значение выше), в зависимости от расстояния и направления полета до запасного аэродрома.

258. Если в процессе выполнения полета при отказавшей радиосвязи на борту воздушного судна происходят другие особые случаи, изложенные в настоящих Основных правилах, то экипаж должен на 2-3 минуты поменять код ВОРЛ 7600 на код, соответствующий особому случаю (7500 или 7700).

259. При полете без радиосвязи ночью экипаж, по возможности, должен обозначать местонахождение воздушного судна периодическим миганием аэронавигационных бортовых огней, посадочных фар.

§ 7. Отказ радиолокационных средств в зоне ОВД/УВД и РТО на аэродроме посадки

260. При получении сообщения об отказе радиолокационных средств в зоне ОВД/УВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данной зоне, продолжает полет, соблюдая заданный эшелон и скорость при максимальной осмотрительности (радиоосмотрительности).

Орган ОВД/УВД в этих случаях вводит режим радиомолчания (при необходимости), применяет интервалы эшелонирования, предусмотренные для полетов при отсутствии РЛК и сообщает экипажам воздушных судов, находящихся в зоне ОВД/УВД, воздушную обстановку, а также сообщает всем смежным органам ОВД/УВД об отказе радиолокационных средств.

261. При отказе РТО на аэродроме и невозможности выполнения визуальной посадки по метеорологическим условиям командир воздушного судна обязан уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку) и следовать на запасной аэродром.

При невозможности ухода на запасной аэродром по причине недостатка топлива или неисправности авиационной техники командир воздушного судна действует в соответствии с требованиями соответствующих нормативно-правовых актов ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

§ 8. Пожар на воздушном судне

262. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж обязан:

а) применить все доступные меры для ликвидации пожара, включить сигнал «Бедствие» или установить на приемоответчике ВОРЛ код 7700;

б) приступить к экстренному снижению до безопасной высоты в районе полета, если это не противоречит требованиям РЛЭ ВС (Инструкции экипажа);

в) в зависимости от сложившейся обстановки продолжить полет до ближайшего аэродрома либо произвести посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ ВС (Инструкции экипажа).

263. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать, командир воздушного судна имеет право:

а) выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме вылета, в том числе при погоде ниже минимума;

б) произвести посадку на площадку, предусмотренную документом, определяющим порядок полетов, обеспечения и взаимодействия в районе данного аэродрома;

в) произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

§ 9. Вынужденная посадка вне аэродрома

264. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир воздушного судна предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров. Приняв такое решение, он обязан сообщить (по возможности) органу ОВД/УВД о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал «Бедствие».

Посадка выполняется согласно РЛЭ ВС (Инструкции экипажа).

265. В случае вынужденной посадки командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на его борту, в соответствии с рекомендациями РЛЭ ВС (Инструкции экипажа), до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасания.

266. После посадки вне аэродрома командир воздушного судна и другие члены экипажа обязаны оказать необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа, пассажиров, воздушного судна и необходимой помощи.

267. Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на воздушном судне осуществляется с разрешения руководителя ведомства по принадлежности воздушного судна, соответствующего органа ЕС

УИВП и органа ОВД/УВД, а при отсутствии с ними связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, — по решению командира воздушного судна.

§ 10. Применение парашютов в аварийных случаях

268. При выполнении полетов на десантирование парашютистов, сброс груза на парашютах, при испытательных и учебных полетах все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами, если иное не предусмотрено РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа) или нормативно-правовыми актами, принятыми ведомствами, осуществляющими управление и контроль за деятельностью видов авиации.

Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета. Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

269. Правила вынужденного покидания воздушного судна на парашютах в полете для каждого типа воздушного судна устанавливаются РЛЭ ВС (Инструкцией экипажа).

270. Перед покиданием воздушного судна на парашютах экипаж, по возможности, информирует об этом орган ОВД/УВД, под управлением которого он находится, и сообщает свое местонахождение.

271. Покидая воздушное судно необходимо, когда это возможно и не противоречит требованиям РЛЭ ВС (Инструкции экипажа), включить автопилот, установить курс в направлении от населенного пункта, перевести воздушное судно на снижение по пологой глиссаде.

272. Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по команде командира воздушного судна.

Командир воздушного судна покидает воздушное судно последним.

Глава 11. Правила перехвата гражданских воздушных судов

273. Перехват гражданского воздушного судна предпринимается только после того, как воздушное судно будет признано воздушным судном-нарушителем.

274. Конечными целями перехвата воздушного судна-нарушителя могут быть:

- а) опознавание воздушного судна;
- б) оказание помощи экипажу воздушного судна в выходе на линию заданного пути;
- в) вывод воздушного судна за пределы воздушного пространства Республики Узбекистан;
- г) направление воздушного судна в сторону от государственной границы, запретной зоны или зоны ограничения полетов;

д) принуждение к посадке на аэродром (или площадку), пригодный для безопасной посадки воздушного судна данного типа.

275. Осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет, запрещается.

276. Командир перехваченного воздушного судна обязан:

а) немедленно выполнить указания перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами согласно приложению № 1 к настоящим Основным правилам;

б) оповестить о перехвате орган ОВД/УВД, под управлением которого находится воздушное судно;

в) попытаться установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом передач общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, а если связь не установлена, то, по мере возможности, дублировать свой вызов на частоте 243,0 МГц, сообщая свой бортовой номер (свой позывной), местонахождение воздушного судна, а также характер полета;

г) если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то, при отсутствии других указаний органа ОВД/УВД, установить на приемоответчике ВОРЛ режим «А», код 7700.

277. Если с перехватывающим воздушным судном установлен контакт, но связь на общепонятном языке установить невозможно, перехватываемому воздушному судну необходимо предпринять попытку передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования фраз на английском языке согласно приложению № 8 к настоящим Основным правилам.

278. Во время выполнения перехвата орган управления перехватом и перехватчик должны предпринять попытку установить двустороннюю связь на общепонятном языке с экипажем перехваченного воздушного судна на аварийной частоте 121,5 МГц.

279. Если с перехваченным воздушным судном установлен контакт, однако связь на общепонятном языке установить невозможно, перехватываемое воздушное судно использует фразы на английском языке согласно приложению № 8 к настоящим Основным правилам.

280. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов согласно приложению № 1 к настоящим Основным правилам, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим воздушным судном.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Основным правилам полетов авиации в воздушном
пространстве Республики Узбекистан

СИГНАЛЫ,
используемые при перехвате воздушных судов

1. Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

Серия	Сигналы перехватывающего воздушного судна	Значение	Ответы перехватываемого воздушного судна	Значение
1	<p>Днем или Ночью: покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.</p> <p>Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии «1».</p> <p>Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме «ипподром» и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.</p>	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	<p>Днем или Ночью: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p> <p>Дополнительные действия, которые должны быть приняты перехватываемым воздушным судном, указаны в Главе XI настоящих Основных правил.</p>	Вас понял, выполняю.
2	<p>Днем или Ночью: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.</p>	Следуйте своим курсом.	<p>Днем или Ночью: покачивание воздушного судна.</p>	Вас понял, выполняю.
3	<p>Днем или Ночью: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки.</p>	Выполняйте посадку на этом аэродроме.	<p>Днем или Ночью: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начать выполнение посадки.</p>	Вас понял, выполняю.

2. Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна

Серия	Сигналы перехватывающего воздушного судна	Значение	Ответы перехватываемого воздушного судна	Значение
4	Днем или Ночью: уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 ft), но не выше 600 м (2000 ft) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 ft), но не выше 100 м (330 ft)) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями.	Аэродром, указанный вами, непригоден.	Днем или Ночью: если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии «1» для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял, следуйте за мной.
5	Днем или Ночью: регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.	Не могу выполнить.	Днем или Ночью: используйте сигналы серии «2» для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.
6	Днем или Ночью: мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.	В состоянии бедствия.	Днем или Ночью: используйте сигналы серии «2» для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Основным правилам полетов авиации в
воздушном пространстве Республики
Узбекистан

ОПРЕДЕЛЕНИЕ
номера порога ВПП в зависимости от магнитного путевого
угла (МПУ) посадки

МК в градусах	Номер ВПП	МК в градусах	Номер ВПП
05 — 14	01	185 — 194	19
15 — 24	02	195 — 204	20
25 — 34	03	205 — 214	21
35 — 44	04	215 — 224	22
45 — 54	05	225 — 234	23
55 — 64	06	235 — 244	24
65 — 74	07	245 — 254	25
75 — 84	08	255 — 264	26
85 — 94	09	265 — 274	27
95 — 104	10	275 — 284	28
105 — 114	11	285 — 294	29
115 — 124	12	295 — 304	30
125 — 134	13	305 — 314	31
135 — 144	14	315 — 324	32
145 — 154	15	325 — 334	33
155 — 164	16	335 — 344	34
165 — 174	17	345 — 354	35
175 — 184	18	355 — 004	36

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Основным правилам полетов авиации в
воздушном пространстве Республики
Узбекистан

СИГНАЛЫ
для аэродромного движения

1. Световые сигналы и сигналы, подаваемые с помощью ракет

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

**2. Подтверждение принятия сигналов экипажем
воздушного судна**

В полете:

днем — покачиванием крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой);

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

На земле:

днем — движением элеронов или руля направления;

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

3. Наземные визуальные сигналы

Запрещение посадки



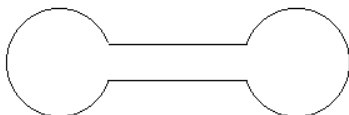
Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.

Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке

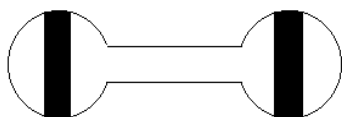


Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования, или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.

Использование ВПП и РД

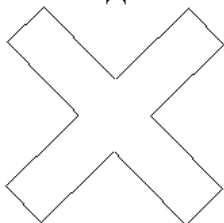


Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета выкладываемый на сигнальной площадке означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.



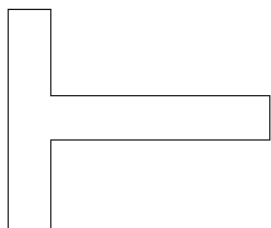
Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной полосой, проведенной в каждой круглой части знака означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.

Движение воздушных судов по ВПП и РД закрыто



Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого, выкладываемые на ВПП и РД или их частях, обозначают зону, запрещенную для движения воздушных судов.

Направление посадки или взлета



Горизонтальное белое или оранжевое посадочное «Т» указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы «Т» и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного «Т» в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.

Сочетание из двух цифр, выкладываемых вертикально на КДП или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10° магнитного компаса.

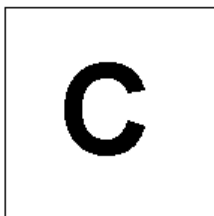
09

Правый круг полетов



Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять развороты вправо.

Орган ОВД



Вертикально расположенная на желтом фоне органа ОВД.

Выполняются полеты планеров



Знак в виде двойного креста белого цвета означает, что аэродром используется для полетов планеров, и что такие полеты выполняются в настоящее время.

Наземные визуальные сигналы выкладываются на сигнальной площадке, которая представляет собой ровную горизонтальную поверхность в форме квадрата со стороной не менее 9 м. Сигнальную площадку следует распола-

гать таким образом, чтобы с высоты 300 м (1000 ft) она была видна со всех направлений под углом более 10^0 над горизонтом. Цвет сигнальной площадки должен контрастировать с цветом используемых сигнальных знаков и она должна быть обведена белой полосой шириной не менее 0,3 м.

4. Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна



Боковой сопровождающий/направляющий.

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

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



Указание посадочной галереи.

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально.



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

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



Двигаться вперед.

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



Разворот влево (со стороны пилота).

При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу левой рукой подать сигнал «Двигаться вперед».

Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.



Разворот вправо (со стороны пилота).

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



Обычная остановка.

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу и медленно поднять их над головой до пересечения жезлов.



Срочная остановка.

Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.



Включить тормоза.

Поднять раскрытую ладонь немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с летным экипажем, сжать пальцы в кулак. Не двигаться до получения от летного экипажа подтверждения посредством поднятия больших пальцев рук.



Отпустить тормоза.

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



Колодки установлены.

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными вовнутрь, резко сдвинуть жезлы до их касания.

Убедиться в получении подтверждения летного экипажа.



Колодки убраны.

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



Запустить двигатель (двигатели).

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



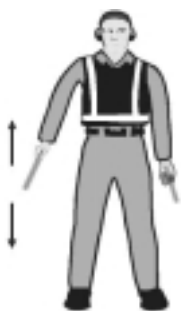
Выключить двигатели.

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



Уменьшить скорость.

Опустить вытянутые руки вниз жестом «похлопывания», производя движение жезлами вверх-вниз от пояса к коленям.



Уменьшить обороты двигателя (двигателей) на указанной стороне.

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



Двигаться назад.

Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используется сигнал «7» или «8».



Развороты при движении назад (хвостом вправо).

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



Развороты при движении назад (хвостом влево).

Правая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой левой рукой производят повторяющиеся движения вперед — в горизонтальное положение и назад — в вертикальное.

Утвердительный ответ/путь свободен.

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем, при этом левая рука опущена и прижата к колену.

Этот сигнал также используется в качестве технико-эксплуатационного коммуникативного сигнала.

Висение.

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища.

Подняться выше.

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища ладонями вверх и производить ими движение вверх (покачивание руками вверх-вниз).

Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.

Опуститьсь ниже.

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° относительно туловища ладонями вниз и производить ими движение вниз (покачивание руками вниз-вверх).

Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.

Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов).

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90° относительно туловища. Другой рукой производить повторяющиеся движения в том же направлении.



Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов).

Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90° относительно туловища. Другой рукой производить повторяющиеся движения в том же направлении.



Приземлиться.

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.



Место ожидания/ждать сигнала.

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



Отправление воздушного судна.

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

Технико-эксплуатационные коммуникативные сигналы

Не трогать рычаги управления.

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

Включить аэродромное питание.

Поднять вытянутые руки над головой, держать ладонь левой руки горизонтально и выполнить движение пальцами кисти правой руки до касания открытой ладони левой руки (образуя букву «Т»).

В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для образования буквы «Т» над головой.

Отключить аэродромное питание.

Держать вытянутые руки над головой, касаясь пальцами кисти правой руки горизонтально расположенной открытой ладони левой руки (образуя букву «Т»), и выполнить движение правой кистью вниз от левой кисти. Не отключать аэродромное питание, пока не будет получено разрешение летного экипажа.

В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для разведения составляющих буквы «Т» над головой.

Отрицательный ответ.

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



Установить связь с использованием системы внутренней связи.

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



Открыть/закрыть трап.

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

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

Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях



Команда «эвакуация»: на основе оценки внешней обстановки руководителем инженерно-авиационной или пожарной бригады (расчета) рекомендуется эвакуация.

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

Ночное время: то же самое с жезлами.



Команда «стоп»: рекомендуется прекратить эвакуацию. Прекратить движение воздушного судна или любые другие осуществляемые мероприятия.

Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях.

Ночное время: то же самое с жезлами.



Чрезвычайная ситуация локализована: отсутствуют внешние признаки опасных условий или «отбой».

Руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45°.

Руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение.

Ночное время: то же самое с жезлами.



Пожар.

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

Ночное время: то же самое с жезлами.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Основным правилам полетов авиации
в воздушном пространстве Республики
Узбекистан

ПРИМЕРНОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Инструкции по производству полетов в районе аэроузла

Глава 1. Общие положения

В разделе указывается, какие аэродромы входят в аэроузел, их класс, назначение и ведомственная принадлежность, а также какие авиационные части и подразделения на них базируются.

Глава 2. Район аэроузла

Границы района аэроузла и зоны взлета и посадки аэродромов, входящих в аэроузел. Аэродромные и специальные зоны, постоянные маршруты полетов (на потолок, на разгон самолета, на предельно малых и малых высотах, на разведку погоды и другие маршруты полетов), районы авиационных полигонов и другие элементы структуры воздушного пространства

района аэроузла, использование которых требует взаимной координации и согласования.

Глава 3. Организация и выполнение полетов

Распределение и порядок использования зон, полигонов, площадок десантирования (приземления), постоянных маршрутов и т. п. частями (подразделениями), базирующимися на аэродромах аэроузла.

Нижний эшелон района аэроузла (эшелон перехода), единая высота перехода для аэродромов аэроузла (где это необходимо).

Глава 4. Обслуживание воздушного движения

Органы ОВД/УВД аэродромов аэроузла.

Главный орган ОВД/УВД аэроузла и его функции.

Распределение районов и зон ОВД/УВД, рубежи приема и передачи управления воздушным движением.

Порядок подачи заявок на полеты.

Порядок управления воздушным движением в простых и сложных метеорологических условиях днем и ночью.

Взаимодействие между органами ОВД/УВД аэроузла в ходе планирования, координирования и управления воздушным движением.

Контроль за соблюдением установленного порядка использования воздушного пространства и режима полетов. Порядок взаимодействия с органами Войск ПВО.

Порядок управления полетами воздушных судов, следующих через район аэроузла транзитом.

Порядок действий органов ОВД/УВД и экипажей при получении сигналов «Режим», «Стрела», «Ковер».

Глава 5. Обеспечение полетов средствами связи и РТО

Порядок обеспечения средствами связи аэродромов аэроузла.

Средства наземной связи и радиосвязи с экипажами воздушных судов, их назначение и порядок использования, аварийные каналы связи. Схема связи между органами ОВД/УВД и обеспечивающими службами аэродромов аэроузла.

Порядок обеспечения РТО аэродромов аэроузла. РТО аэродромов аэроузла, их назначение и порядок использования, указываются данные их работы. Схема зон видимости РЛС и зон действия азимутально-дальномерных систем аэроузла.

Средства объективного контроля аэродромов аэроузла за полетами воздушных судов.

Глава 6. Приложения

1. Карта структуры воздушного пространства района аэроузла масштаба 1:500 000 (1:200 000), на которую наносятся:

граница района аэроузла и специальные зоны;

аэродромы, границы их районов с пилотажными зонами, входные и выходные коридоры (маршруты);

полигоны;

площадки десантирования (приземления);

воздушные трассы, маршруты спрямления воздушных трасс и другие элементы структуры воздушного пространства района аэроузла.

2. Схема подачи заявок на полеты, извещения органов ОВД/УВД и Войск ПВО о фактических вылетах воздушных судов.

3. Схема связи между органами ОВД/УВД и обеспечивающими службами аэродромов аэроузла.

4. Схемы зон видимости радиолокационных средств, зон действия радионавигационных средств, зон действия средств радиосвязи органов ОВД/УВД в районе аэроузла на различных высотах полета воздушного судна.

5. Схема распределения диспетчерских районов и зон управления воздушным движением между органами ОВД/УВД аэродромов с рубежами передачи управления.

В Инструкцию могут быть включены и другие материалы, необходимость в которых вызывается особенностями организации и управления воздушным движением в данном аэроузле.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Основным правилам полетов авиации
в воздушном пространстве Республики
Узбекистан

ПРАВИЛА
полетов в зоне ожидания

Для обеспечения возможности регулирования очередного подхода воздушного судна к аэродрому или захода на посадку устанавливаются зоны ожидания, расположенные, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома или воздушного коридора.

Движение воздушного судна в зоне ожидания производится по установленным схемам.

1. Конфигурация схемы ожидания и ее компоненты.

Рисунок 1.



Рисунок 2.

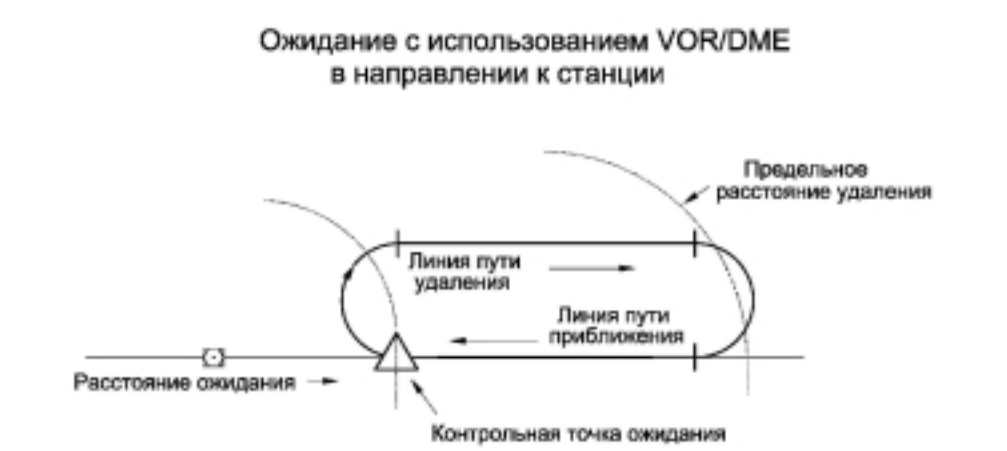


Рисунок 3.



Приведенные на рис. 1, 2, 3 схемы ожидания относятся к схемам полетов в зоне ожидания с правым разворотом (стандартные). Для схем полетов в зоне ожидания с левым разворотом (нестандартные) соответствующие схемы располагаются симметрично по отношению к линии пути приближения. Линии пути обозначаются на всех схемах. Экипаж воздушного судна должен стремиться выдерживать линию пути коррекцией курса на известный ветер, внося поправки в курс и время при входе и в течение полета в зоне ожидания.

2. Приборные скорости полета в зоне ожидания.

Высоты полета*	Обычные условия	Условия турбулентности
До эшелона FL140 (4250 м) включительно	425 км/ч (230 уз) 315 км/ч (170 уз)**	520 км/ч (280 уз) 315 км/ч (170 уз)
Выше эшелона FL140 (4250 м) до эшелона FL200 (6100 м) включительно	445 км/ч (240 уз)	520 км/ч (280 уз) или 0.8 М в зависимости от того, что меньше
Выше эшелона FL200 (6100 м) до эшелона FL340 (10350 м) включительно	490 км/ч (265 уз)	
Выше эшелона FL340 (10350 м)	0.83 М	0.83 М

Примечания:

* указанные выше высоты полета выражаются через относительные высоты или соответствующие эшелоны полета в зависимости от установки высотомера.

**** для ожидания воздушного судна только категории А и В;**

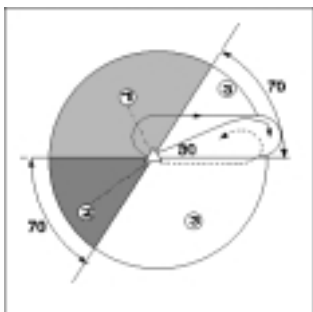
а) все развороты в зоне ожидания выполняется с углом крена, обеспечивающим угловую скорость разворота $3^\circ/\text{с}$, но не более 25° , если схемой не указано иное;

б) время полета по линии пути удаления составляет одну минуту до высоты FL140 (4250 м) включительно и 1 мин 30 с на высотах выше FL140 (4250 м), если на схеме ожидания не указано иное;

в) отсчет времени полета по линии пути удаления начинается над контрольной точкой или на ее траверзе в зависимости оттого, что наступает позднее. Если положение траверза определить невозможно, то отсчет времени начинается после выполнения разворота на линию пути удаления.

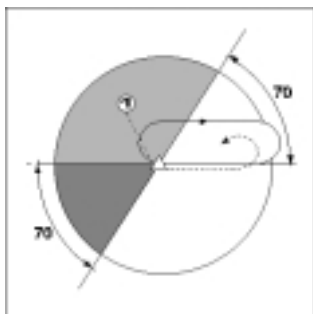
3. Правила входа в зону ожидания.

Секторы входа в зону ожидания.



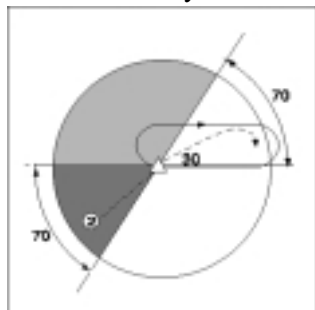
Вход в зону ожидания осуществляется с направлений согласно трем секторам входа (1, 2, 3), при этом допускаются отклонения в 5° с каждой стороны от границ секторов.

Вход в зону ожидания из сектора № 1 (параллельный вход)



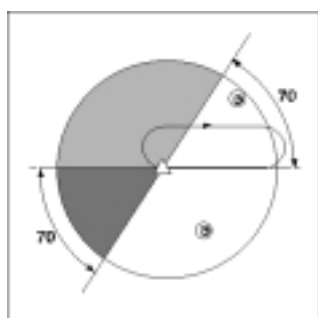
После пролета контрольной точки зоны ожидания воздушное судно выполняет разворот на линию пути, параллельную линии пути удаления, и следует по ней в течение времени, заданного для полета по линии пути удаления. Затем выполняет разворот в сторону линии пути удаления для выхода на направление полета к контрольной точке зоны ожидания. После вторичного пролета контрольной точки зоны ожидания выполняется разворот в сторону линии пути удаления и далее по схеме. Пролет по линии пути удаления выполняется в течение заданного времени с дальнейшим разворотом на 180° на линию пути приближения.

Вход в зону ожидания из сектора № 2 (смещенный вход).



После пролета контрольной точки зоны ожидания воздушное судно выполняет разворот на линию, лежащую под углом 30° к линии пути приближения, и выполняет полет в течение времени, указанного для линии пути удаления, или в течение 1 мин 30 с в зависимости от того, что меньше. После этого выполняется разворот на линию приближения и далее по схеме.

Вход в зону ожидания из сектора № 3 (прямой вход).



После пролета контрольной точки зоны ожидания воздушное судно выполняет разворот на линию пути удаления и следует по предписанной схеме. Заданное время следования по линии пути удаления отсчитывается с момента пролета траверза контрольной точки зоны ожидания. Затем выполняется спаренный разворот на 180° с тем, чтобы выйти на линию пути приближения. Средний угол разворота не должен превышать 25° .

4. Контролирующие действия для компенсации влияния ветра.

Как по курсу, так и по времени вносятся соответствующие поправки для компенсации влияния ветра, в целях возврата на линию пути приближения до пролета контрольной точки ожидания на пути приближения.

При внесении таких поправок в полной мере используются имеющиеся показания навигационных средств и данные о расчетном или известном ветре. Предельное расстояние от DME всегда ограничивает обратную линию пути. Когда также опубликован предельный радиал и самолет сначала выходит на этот радиал, то он должен следовать по нему до начала разворота на линию пути приближения, по крайней мере, до тех пор, пока он не выйдет на предельное расстояние до DME.

5. Выход из зоны ожидания.

Получив разрешение оставить пункт ожидания в указанное время, экипажу воздушного судна следует скорректировать полет в пределах установленной зоны ожидания с тем, чтобы оставить пункт ожидания в указанное время.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Основным правилам полетов авиации
в воздушном пространстве Республики
Узбекистан

**РАСЧЕТ
безопасных высот (эшелонов) полета**

1. Расчет высоты полета по аэродромному кругу для включения в документы аэронавигационной информации.

$$H_{кр} = H_{без. ист} + \Delta H_{рел} - \Delta H_t \text{ (м)}, \text{ где:}$$

$H_{без. ист}$ — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки;

$\Delta H_{рел}$ — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных и искусственных препятствий относительно уровня аэродрома в пределах установленной ширины полосы;

ΔH_t — значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете и определяется по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15^0}{300} H_{испр} \text{ (м)}, \text{ где:}$$

t_0 — температура воздуха на аэродроме, град;

$$H_{испр} = H_{без. ист} + \Delta H_{рел} \text{ (м)}$$

При установлении высота полета по кругу расчет ΔH_t должен выполняться по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за период многолетних наблюдений.

2. Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома (МБВ) для включения в документы аэронавигационной информации.

$$МБВ = 300 + \Delta H_{рел} - \Delta H_t \text{ (м)}, \text{ где:}$$

$\Delta H_{рел}$ — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня порога ВПП по направлению подхода и захода на посадку;

ΔH_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15^0}{300} \text{ Ниспр (м)}, \text{ где:}$$

t_0 — среднегодовая температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$\text{Ниспр} = 300 + \Delta \text{Нрел (м)}.$$

Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома, если ее значение равно высоте эшелона перехода и более, производится по формуле:

$$\text{МБВ} = 300 + \text{Нрел} - \Delta Ht + (760 - \text{Рприв. аэр})11 \text{ (м)}, \text{ где:}$$

Нрел — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней по направлению подхода и захода на посадку;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме по многолетним наблюдениям по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15^0}{300} \text{ Ниспр (м)}, \text{ где:}$$

t_0 — среднегодовая температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град;

$$\text{Ниспр} = 300 + \text{Нрел (м)}$$

Рприв. аэр — минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря, которое рассчитывается по формуле:

$$\text{Рприв. аэр} = \frac{\text{Наэр}}{11(8,25)} + \text{Раэр}, \text{ где:}$$

Наэр — превышение аэродрома относительно уровня моря;

Раэр — минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям, мм. рт. ст (мбар).

Если МБВ равна высоте эшелона перехода и более, то она указывается относительно уровня моря и записывается без скобок.

3. Расчет эшелона перехода в районе аэродрома при выполнении полётов по давлению аэродрома QFE.

$$\text{Нэш. перех} \geq \text{Нперех} + 600 + \text{Наэр (м)}, \text{ где:}$$

Нперех — высота перехода в районе аэродрома, значение которой должно быть не ниже высоты полета по кругу;

Наэр — превышение аэродрома над уровнем моря.

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется стандартному давлению. Полученное при расчете значение высоты округляется до ближайшего верхнего эшелона.

4. Расчет безопасной высоты полета по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм. рт. ст. / 1013,2 мбар).

$$\text{Нбез. 760} = \text{Нбез. ист} + \text{Нрел} - \Delta \text{Нt} + (760 - \text{Рприв. мин}) 11$$

$$\text{Нбез. 1013,2} = \text{Нбез. ист} + \text{Нрел} - \Delta \text{Нt} + \\ (1013,2 - \text{Рприв. мин}) 8,25, \text{ где:}$$

Нбез. ист — установленное значение истинной безопасной высоты полета;

Нрел — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы;

Рприв. мин — минимальное проведенное давление по маршруту (участку) полета, мм. рт. ст. (мбар);

$\Delta \text{Нt}$ — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$\Delta \text{Нt} = \frac{t_0 - 15^0}{300} \text{ Ниспр (м)}, \text{ где:}$$

t_0 — минимальная температура по маршруту (участку) полета.

$$\text{Ниспр} = \text{Нбез. ист} + \text{Нрел (м)}$$

5. Расчет безопасной высоты полета по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм. рт. ст. / 1013,2 мбар) в районе аэродрома.

$$\text{Нбез. подх} = \text{Нбез. ист} + \text{Нрел} - \Delta \text{Нt} + (760 - \text{Рприв. аэр}) 11$$

$$\text{Нбез. подх} = \text{Нбез. ист} + \text{Нрел} - \Delta \text{Нt} + \\ (1013,2 - \text{Рприв. аэр}) 8,25, \text{ где:}$$

Нбез. ист — установленное значение истинной безопасной высоты полета;

Нрел — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы;

ДНt — методическая температурная поправка высотомера, определяемая по среднегодовой температуре на аэродроме, по многолетним наблюдениям;

Рприв. аэр — минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря, мм. рт. ст. (мбар), которое рассчитывается по формуле:

$$Р_{\text{прив. аэр}} = \frac{Н_{\text{аэр}}}{11(8,25)} + Р_{\text{аэр}}, \text{ где:}$$

Н_{аэр} — превышение аэродрома относительно уровня моря;

Р_{аэр} — минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям, мм. рт. ст (мбар).

6. Расчет безопасной высоты полета в районе аэродрома.

$$Н_{\text{без. аэр}} = Н_{\text{без. ист}} + \Delta Н_{\text{преп}} - \Delta Н_{\text{t}} \text{ (м)}, \text{ где:}$$

Нбез. ист — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки;

ΔН_{преп} — высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней относительно уровня аэродрома. Высота искусственных препятствий учитывается в Н_{преп} при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях, независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы;

ΔН_t — методическая температурная поправка высотомера, определяемая в метрах по формуле:

$$\Delta Н_{\text{t}} = \frac{t_0 - 15^0}{300} Н_{\text{испр}} \text{ (м)}, \text{ где:}$$

t₀ — фактическая температура на аэродроме, град;

$$Н_{\text{испр}} = Н_{\text{без. ист}} + \Delta Н_{\text{преп}} \text{ (м)}$$

7. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего безопасного эшелона по МВЛ второй категории, установленному маршруту и в районе авиационных работ.

Нбез. прив = Нбез. ист + Нпреп - ΔHt (м), где:

Нбез. ист — установленное значение истинной безопасной высоты полета;

Нпреп — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней. Высота искусственных препятствий учитывается в Нпреп при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности — во всех случаях, независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

ΔHt — методическая температурная поправка высотомера, в метрах, определяемая по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15^0}{300} \text{ Ниспр (м), где:}$$

t_0 — фактическая температура на аэродроме взлета и посадки (меньшая из них), град;

$$\text{Ниспр} = \text{Нбез. ист} + \text{Нпреп (м)}$$

8. Расчет высоты (эшелона) полета при установке на шкале давлений барометрического высотомера давления на аэродроме (для государственной авиации).

При полете на заданном эшелоне:

$$\text{Нпр. аэр} = \text{Нэш} - (760 - \text{Раэр}) \cdot 11 \text{ где:}$$

Нэш — заданный эшелон полета;

Раэр — давление на аэродроме;

$(760 - \text{Раэр.}) \cdot 11$ — барометрическая поправка высоты.

При полете по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона:

$$\text{Нпр. аэр} = \text{Нмарш} - (\text{Рприв. мин} - \text{Раэр.}) \cdot 11, \text{ где:}$$

Нмарш — заданная высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона;

Рприв. мин — минимальное атмосферное давление аэродрома (аэроузла) или участка маршрута (если маршрут выходит за пределы района аэродрома (аэроузла)), приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барометрической тенденции;

Раэр — давление на аэродроме;

$(\text{Рприв. мин} - \text{Раэр}) \cdot 11$ — барометрическая поправка высоты.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Основным правилам полетов авиации в
воздушном пространстве Республики
Узбекистан

ПЕРЕЧЕНЬ
сигналов бедствия и срочности

**Глава 1. Сигналы бедствия, передаваемые
с воздушного судна**

1. Сигналы бедствия, подаваемые вместе либо раздельно означают, что воздушному судну грозит серьезная и непосредственная опасность, и оно нуждается в немедленной помощи.

2. Сигналы бедствия передаются следующим образом:

а) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу, состоит из группы «SOS», повторяемой — 3 раза, сочетания «ДЕ» — 1 раз и позывного экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза;

б) сигнал, передаваемый по радиотелефону, — «Терплю бедствие» («МЭЙДЭЙ (MAYDAY)» при международных полетах) — 3 раза, «Я» — 1 раз, позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, — 3 раза;

в) ракеты со вспышками красного цвета, выпускаемые по одной через короткие промежутки времени.

3. Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме.

4. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия может быть передано сообщение о бедствии:

широта места — 2 раза;

долгота места — 2 раза;

всемирное координированное время (UTC) — 2 раза;

вид повреждения и требуемая помощь — 1 раз;

принятое решение командиром воздушного судна и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию, — 1 раз;

слово — «Прием».

5. После каждой передачи сообщения о бедствии необходимо на 1-2 мин переходить на прием.

**Глава 2. Сигналы срочности, передаваемые
с воздушного судна**

6. Сигналы срочности означают, что воздушное судно хочет уведомить, что оно испытывает трудности, которые вынуждают его совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи:

а) повторяющееся включение и выключение посадочных фар;

б) повторяющееся включение и выключение аэронавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аэронавигационных огней.

7. Международный сигнал срочности, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа, передается:

по радиотелеграфу — «BBB»;

по радиотелефону — «ПАН» (PAN).

Глава 3. Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах

8. Совершив вынужденное приземление (приводнение), необходимо включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Маяк») для обеспечения пеленгации спутниковой системой «КОСПАС-САРСАТ».

9. В этом режиме следует работать в течение 3-х часов, после чего перейти в режим приема.

10. При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка, сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3-х часов. После этого приемо-передатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

11. В дальнейшем, в начале каждого часа первых суток после приземления (приводнения) производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин. в режим приема, в остальное время первых суток радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, в остальное время радиостанцию следует выключать.

12. Экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, запрещается одновременно включать на передачу несколько аварийно-спасательных УКВ-радиостанций в одном месте во избежание взаимных радиопомех.

13. Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления (приводнения), аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Основным правилам полетов
авиации в воздушном пространстве
Республики Узбекистан

1. Фразы, используемые перехватываемыми воздушными судами

Фраза	Произношение	Значение
CALL SIGN (call sign)	<u>КОЛ</u> <u>САЙН</u> (позывной)	Мой позывной (позывной)
WILCO	<u>ВИЛ</u> — <u>КО</u>	Вас понял, выполняю
CAN NOT	<u>КЭН</u> — <u>НОТ</u>	Выполнить не могу
REPEAT	<u>РИ</u> — <u>ПИТ</u>	Повторите Ваше указание
AM LOST	<u>ЭМ</u> — <u>ЛОСТ</u>	Потерял ориентировку
MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
HIJACK	<u>ХАЙ</u> — <u>ДЖЭК</u>	Захвачен
LAND (place name)	<u>ЛЭНД</u> (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
DESCEND	<u>ДИ</u> — <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться

2. Фразы, используемые перехватывающими воздушными судами

Фраза	Произношение	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> <u>САЙН</u>	Прошу сообщить ваш позывной
FOLLOW	<u>ФО</u> — <u>ЛОУ</u>	Следуйте за мной
DESCEND	<u>ДИ</u> — <u>СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	<u>Ю</u> <u>ЛЭНД</u>	Садитесь на этот аэродром
PROCEED	<u>ПРО</u> — <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом