

# Наказ №295 від 28.04.2005

Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації  
(Державіаслужба)

## Про затвердження Порядку прийняття рішення на виліт та приліт повітряних суден цивільної авіації України за правилами польотів за приладами

Текст правового акту із змінами та доповненнями на жовтень 2010 року

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАГЛЯДУ  
ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ

Н А К А З

28.04.2005 N 295

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
27 травня 2005 р.  
за N 577/10857

Про затвердження Порядку прийняття  
рішення на виліт та приліт повітряних  
суден цивільної авіації України  
за правилами польотів за приладами

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України ( 3167-12 ), Указу Президента України від 11 червня 1998 року N 615 ( 615/98 ) "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу" (із змінами) Н А К А З У Ю:

1. Затвердити та ввести у дію з 00.00 годин UTC 10.06.2005 Порядок прийняття рішення на виліт та приліт повітряних суден цивільної авіації України за правилами польотів за приладами (далі - Порядок).

2. Першому заступнику Голови Коліснику А.А.:

2.1. Подати цей наказ на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

2.2. Організувати розробку та виконання плану впровадження зазначеного Порядку.

2.3. Довести Порядок до відома зацікавлених підприємств, організацій, експлуатантів та авіаційних навчальних закладів.

3. Вважати такими, що не застосовуються на території України з 00.00 годин UTC 01.06.2005:

3.1. Визначення термінів: "Аэродром", "Аэродром запасной", "Аэронавигационный запас топлива", "Видимость (дальность видимости)", "Видимость вертикальная", "Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП)", "Высота нижней границы облаков", "Высота принятия решения", "Минимум аэродрома", "Минимум воздушного судна", "Минимум командира воздушного судна", зазначених у "Наставлении по производству полётов гражданской авиации СССР (НПП ГА-85)", затвердженому наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 08.04.85 N 77 ( v0077400-85 ).

3.2. Пункти 5.5.1, 5.5.3, 5.5.4, 5.5.6, 5.5.9, 5.5.10, 5.5.11, 7.6.11, 7.6.12, 7.6.13, 7.6.14, 7.6.15, 7.6.16, 7.6.17, 7.6.18, 7.6.19 та 7.6.20 "Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85)", затвердженого наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 08.04.85 N 77 ( v0077400-85 ).

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова

М.О.Марченко

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державіаслужби

28.04.2005 N 295

Зареєстровано в Міністерстві

юстиції України

27 травня 2005 р.

за N 577/10857

#### ПОРЯДОК

ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ НА ВИЛІТ  
ТА ПРИЛІТ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН  
ЦІВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ  
ЗА ПРАВИЛАМИ ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ

#### 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Цей Порядок розроблений з урахуванням вимог, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) на виконання прийнятої Україною Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу (ЄС) та адаптації нормативно-правових актів до відповідних вимог ЄС.

1.2. Метою цього Порядку є забезпечення безпеки польотів при виконанні вильотів та прильотів повітряних суден цивільної авіації України за правилами польотів за приладами.

1.3. Цей Порядок поширюється і є обов'язковим для експлуатантів та інших суб'єктів авіаційної діяльності цивільної авіації України.

1.4. Цей Порядок установлює вимоги до процедури прийняття рішення командирами повітряних суден цивільної авіації України для вильоту та прильоту за правилами польотів за приладами.

1.5. Цей Порядок використовується експлуатантами цивільної авіації України та персоналом служб обслуговування повітряного руху.

#### 2. НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

Під час розроблення цього Порядку використовувались такі нормативно-правові акти:

Повітряний кодекс України ( 3167-12 );

Joint Aviation Requirements "JAR-OPS - 1" Commercial Air Transportation (Aeroplanes).

### 3. ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ ТА СКОРОЧЕННЯ

У цьому Порядку використовуються такі:

#### 3.1. Визначення термінів

Аеродром (вертодром) (далі - аеродром) - ділянка суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху повітряних суден.

Аеродром ізольований - аеродром, який географічно ізольований і не має придатного запасного аеродрому в радіусі, прийнятному для даного типу повітряного судна.

Аеронавігаційний запас палива - резерв палива понад розрахункову кількість для польоту від аеродрому вильоту до аеродрому призначення.

Вертикальна видимість - максимальна відстань від поверхні землі до рівня, з якого вертикально донизу видно об'єкти на земній поверхні.

Видимість - максимальна відстань, з якої спостерігаються та розпізнаються неосвітлені об'єкти вдень і світлові орієнтири вночі.

Висота нижньої межі хмар - відстань по вертикалі між поверхнею суші або води та нижньою межею найнижчого шару хмар, що знаходяться на висоті нижче 6000 м (20000 ft) і охоплюють більше половини неба. У разі, якщо нижню межу хмар визначити неможливо, слід керуватися вертикальною видимістю.

Висота прийняття рішення (Нп.р.(ВПР) або DH/DA) - установлена абсолютна або відносна висота, на якій повинен бути розпочатий маневр виходу на друге коло у разі, якщо до досягнення цієї висоти командиром повітряного судна не було встановлено необхідного візуального контакту з орієнтирами для продовження заходження на посадку або положення повітряного судна у просторі, або параметри його руху не забезпечують безпечної посадки.

Скорочення DH/DA використовується тільки у разі, якщо мова йде про точне заходження на посадку. При цьому DH відраховується від рівня порога злітно-посадкової смуги, а DA - від середнього рівня моря.

Дальність видимості на злітно-посадковій смузі - відстань, у межах якої пілот повітряного судна, що знаходиться на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування покриття злітно-посадкової смуги або вогні, що обмежують злітно-посадкову смугу чи позначають її осьову лінію.

Експлуатант - юридична або фізична особа, що експлуатує повітряні судна чи надає послуги в цій галузі.

Експлуатаційний мінімум аеродрому - установлене обмеження використання аеродрому для зльоту та посадки, яке визначається в значеннях дальності видимості на злітно-посадковій смузі або метеовидимості і висоти прийняття рішення), або найменшої висоти зниження, а також умовами хмарності.

Запасний аеродром - аеродром, до якого може прямувати повітряне судно у разі, якщо неможливо або недоцільно прямувати до аеродрому призначеної посадки чи здійснювати на ньому посадку.

Запасний аеродром під час зльоту - запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо в цьому виникне потреба невдовзі після зльоту і не буде можливості використати аеродром зльоту.

Заходження на посадку за мінімумом категорії I - точне заходження на посадку і посадка за приладами з висотою прийняття

рішення не менше 60 м (200 ft) або при видимості не менше 800 м, або при дальності видимості на злітно-посадковій смузі не менше 550 м.

Заходження на посадку за мінімумом категорії II - точне заходження на посадку і посадка за приладами з висотою прийняття рішення менше 60 м (200 ft), але не менше 30 м (100 ft) і при дальності видимості на злітно-посадковій смузі не менше 300 м.

Заходження на посадку за мінімумом категорії IIIA - точне заходження на посадку і посадка за приладами:

а) з висотою прийняття рішення менше 30 м (100 ft) або без обмеження за висотою прийняття рішення;

б) при дальності видимості на злітно-посадковій смузі не менше 200 м.

Заходження на посадку за мінімумом категорії IIIB - точне заходження на посадку і посадка за приладами:

а) з висотою прийняття рішення менше 15 м (50 ft) або без обмеження за висотою прийняття рішення;

б) при дальності видимості на злітно-посадковій смузі менше 200 м, але не менше 75 м.

Заходження на посадку за мінімумом категорії IIIC - точне заходження на посадку і посадка за приладами без обмежень за висотою прийняття рішення і дальності видимості на злітно-посадковій смузі.

Злітно-посадкова смуга - визначена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, підготовлена для посадки та зльоту повітряних суден.

Зона приземлення - ділянка злітно-посадкової смуги за її порогом, призначена для першого торкання літаками, які здійснюють посадку.

Класифікаційна швидкість - швидкість перетинання порога злітно-посадкової смуги, що в 1,3 рази перевищує швидкість звалювання в посадковій конфігурації при максимальній сертифікованій посадковій масі.

Маневр посадки з кола/маневрування за колом (Circle-to-Land або Maneuver/Circling maneuver) - використовується для описування кінцевого візуального етапу заходження на посадку за приладами, при якому візуальне маневрування виконується з метою заходження для посадки на злітно-посадковій смузі, розташування якої не підходить для виконання заходження на посадку з прямої.

Мінімальна висота зниження - установлена абсолютна або відносна висота при заходженні на посадку за неточною системою або при заходженні на посадку з кола чи візуальному заході на посадку, нижче якої зниження не повинне здійснюватися без візуального контакту з орієнтирами.

Мінімум аеродрому для зльоту - мінімально допустимі значення видимості на злітно-посадковій смузі (видимості) або, за потребою, висоти нижньої межі хмар та видимості, які дають змогу безпечно здійснювати зліт на повітряному судні даної категорії.

Мінімум аеродрому для посадки - мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення та видимості на злітно-посадковій смузі або видимості, що дозволяють безпечно здійснювати посадку на повітряному судні даної категорії.

Мінімум екіпажу повітряного судна для посадки - мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення та видимості на злітно-посадковій смузі, при яких екіпажу дозволяється виконувати посадку на повітряному судні даного типу (застосовується тільки у разі, якщо мова йде про заходження на посадку за системами категорії II та III).

Мінімум командира повітряного судна для зльоту - мінімально допустиме значення видимості на злітно-посадковій смузі (при потребі висота нижньої межі хмар), при якому командирові дозволяється виконувати зліт на повітряному судні даного типу.

Мінімум командира повітряного судна для посадки - мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення та видимості на

злітно-посадковій смузі, при яких командирів дозволяється виконувати посадку на повітряному судні даного типу (застосовується тільки у разі, якщо мова йде про заходження на посадку за неточними або точними системами категорії I).

Мінімум повітряного судна для зльоту - мінімально допустиме значення видимості на злітно-посадковій смузі, що дозволяє безпечно здійснювати зліт на повітряному судні даного типу.

Мінімум повітряного судна для посадки - мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення та видимості на злітно-посадковій смузі, що зазначені в керівництві з льотної експлуатації даного типу повітряного судна і які дозволяють безпечно здійснювати посадку на повітряному судні даного типу.

Морська миля - міра довжини, яка дорівнює 1852 м.

Незалежні злітно-посадкові смуги - це злітно-посадкові смуги на одному аеродромі, що мають різні посадочні поверхні, які можуть частково збігатися або перетинатися таким чином, що у разі блокування однієї злітно-посадкової смуги запланований вид польотів може виконуватися з іншої злітно-посадкової смуги, а також є для кожної посадочної поверхні окремий вид заходження на посадку з відповідним навігаційним засобом.

Необхідний візуальний контакт з орієнтирами - видимість частини візуальних засобів або зони заходження на посадку протягом часу, достатнього для оцінки пілотом місцеположення повітряного судна та швидкості його зміни відносно номінальної траєкторії польоту.

Неточне заходження на посадку - заходження на посадку і посадка за приладами без використання наведення за глісадою, що формується за допомогою електронних засобів.

Ніч - період часу між заходом та сходом сонця, що починається ввечері та закінчується вранці, коли центр сонячного диску розміщується на 6 градусів нижче обрію.

Поріг злітно-посадкової смуги - початок ділянки злітно-посадкової смуги, що може використовуватися для посадки.

Прийняття рішення на виліт - комплекс дій екіпажу під керівництвом командира повітряного судна, виконання яких починається з початку передпольотної підготовки та закінчується запитом екіпажу повітряного судна про готовність до запуску двигунів або на буксировку відповідному органу обслуговування повітряного руху.

Резервне паливо - запас палива на непередбачені обставини, викликані відхиленням від затвердженого планом польоту маршруту, посиленням швидкості вітру та іншими обставинами.

Точне заходження на посадку - заходження на посадку та посадка за приладами з використанням точного наведення за азимутом і глісадою при мінімумах, що визначаються категорією заходження на посадку.

ВЕСМГ - індекс змін, який використовується в прогнозах погоди для опису очікуваних змін метеорологічних умов, що досягають або переходять установлені значення з постійною або змінною швидкістю.

ТЕМРО - індекс змін, який використовується в прогнозах погоди для опису очікуваних тимчасових змін метеорологічних умов, які досягаються або переходять установлені значення і в кожному окремому випадку зберігаються протягом часу, що триває менше 1 години, а в цілому - менше половини періоду прогнозу, протягом якого прогноуються зміни.

### 3.2. Скорочення

У цьому Порядку скорочення мають такі визначення:

ВВІ	вогні високої інтенсивності;
ЕМА	експлуатаційні мінімуми аеродрому;
ЗПС	злітно-посадкова смуга;
КВП	керівництво з виконання

КЛЕ	ПС	польотів;
		керівництво з льотної експлуатації повітряного судна;
КПС		командир повітряного судна;
М		метр;
Н		висота нижньої межі хмар;
Н	н.м.х (ВНМХ)	
Н	(ВПР)	висота прийняття рішення;
п.р		
ОПР		обслуговування повітряного руху;
ОСП		обладнання системи посадки;
ПВП		правила візуальних польотів;
ППП		правила польотів за приладами;
ПС		повітряне судно;
РМС		радіомаякова система заходження на посадку;
ТВГ		точка входу в глисаду;
ATPL	Air transport pilot license	свідоцтво транспортного пілота;
DA	Decision altitude	абсолютна висота прийняття рішення;
DH	Decision height	відносна висота прийняття рішення;
DLA	Delay message	повідомлення щодо затримки;
ETOPS	Extended range operations with two-engined aeroplanes	польоти збільшеної дальності для дводвигунових літаків;
FAF	Final approach fix	фіксована точка кінцевого заходження на посадку;
Ft	Foot	фут - міра довжини, яка дорівнює 0,3048 метра;
HIALS	High intensity approach light system	система вогнів підходу високої інтенсивності;
HIRL	High intensity runway edge lights	бокові вогні злітно-посадкової смуги високої інтенсивності;
ILS	Instrument landing system	радіомаякова система посадки;
MAP	Missed approach point	точка відходу на друге коло;
Nm	Nautical mile	зазначення відстані в морських милях;
PAR	Precision approach radar	посадковий радіолокатор точного заходження на посадку;
RVR	Runway visibility range	дальність видимості на злітно-посадковій смугі;
VIS	Visibility	видимість

#### 4. ВИЛІТ ТА ПРИЛІТ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

4.1. Командир повітряного судна приймає рішення на виліт на підставі:

готовності екіпажу до виконання даного польоту;  
технічної готовності та придатності повітряного судна до польоту (згідно з вимогами КВП експлуатанта та/або КЛЕ типу ПС);  
аналізу метеорологічної обстановки на аеродромах вильоту, призначення, запасних і за маршрутом польоту;  
інформації про стан аеродромів вильоту, призначення, запасних та повітряну обстановку;  
поданого плану польоту.

4.2. Якщо при підготовці до польоту з'ясувалося, що злітна або посадочна маса повітряного судна перевищує допустиму для фактичних умов, то командир повітряного судна має право перенести час вильоту або зняти частину завантаження.

4.3. Якщо метеорологічні умови на аеродромах вильоту, призначення та/або запасних, а також за маршрутом польоту погіршилися в період між отриманням екіпажем метеоінформації та вильотом ПС, то диспетчер ОПР зобов'язаний при отриманні вищезазначеної інформації повідомити про це екіпаж. Командир повітряного судна повинен повторно оцінити можливість вильоту відповідно до пункту 5.1 цього Порядку.

4.4. При затримці більше ніж на 15 хвилин від розрахункового часу прибирання колодок, указанного в плані польоту, командир повітряного судна зобов'язаний передати диспетчеру (або через представника експлуатанта відповідному органу ОПР) повідомлення про затримку (DLA). Повідомлення про затримку передається не пізніше за розрахунковий час прибирання колодок, коли про час затримки відомо, або впродовж 10 хвилин після цього часу, коли затримка виникла непередбачено. При затримці вильоту метеоінформацію дозволяється одержувати по радіо (іншими засобами зв'язку).

4.5. Після посадки на проміжному аеродромі, а при повторних вильотах і на аеродромі базування командир повітряного судна дозволяється одержувати метеоінформацію та подавати план польоту по радіо (іншими засобами зв'язку та/або через представника експлуатанта).

4.6. При підготовці до польоту зліт і посадка повітряного судна планується за найвищим з установлених мінімумів (далі - запланований мінімум):  
мінімуму командира (екіпажу) повітряного судна;  
експлуатаційного мінімуму аеродрому;  
мінімуму повітряного судна.

4.7. При прийнятті рішення на виконання зльоту (посадки) відповідність фактичного напрямку та швидкості вітру встановленим обмеженням (КВП експлуатанта та/або КЛЕ даного типу ПС) визначається з урахуванням його поривів.

4.8. Посадка повітряного судна при метеорологічних умовах нижче встановленого мінімуму забороняється, за винятком випадків вимушеної посадки (втрата радіозв'язку, недолік палива, відмова авіаційної техніки та інше, що не дає змоги продовжити політ до іншого аеродрому).

## 5. ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ НА ВИЛІТ ЗА ПРАВИЛАМИ ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ

5.1. Командир повітряного судна приймає рішення на виліт за ППП на підставі аналізу метеорологічної обстановки, якщо:

на аеродромі вильоту фактична погода або прогнози погоди, або будь-які їх комбінації вказують на те, що погодні умови на момент зльоту будуть не нижчими, ніж запланований мінімум для зльоту;

на маршруті польоту відсутні небезпечні метеорологічні умови, обхід яких неможливий;

на аеродромі призначення фактична погода або прогнози погоди, або будь-які їх комбінації на період, що починається за одну годину до розрахункового часу прибуття та закінчується через одну годину після нього, відповідає одному з варіантів таблиці 1;

є запасний або запасні аеродроми згідно з вимогами таблиць 1, 2 та цього розділу.

Таблиця 1

Варіанти	На аеродромі призначення		Кількість запасних аеродромів
	фактична погода (ВНМХ, дальність видимості на ЗПС (RVR), вітер) *	співвідношення прогнозу і запланованого мінімуму (до часу прильоту)	
1	Не нижче запланованого мінімуму	Прогноз нижчий за мінімум	1
2	Незалежно від фактичної погоди	Прогноз не нижчий за мінімум	
3	Незалежно від фактичної погоди	Прогноз нижчий за мінімум	2

\* У разі, якщо на аеродромі призначення є точна система заходження на посадку, а командир повітряного судна планує виконати заходження за цією системою, висота нижньої межі хмар ВНМХ ураховується як консультативна.

5.2. При вильоті за варіантом 1 таблиці 1 давність відомостей про фактичну погоду на аеродромі призначення не повинна перевищувати 1 годину з моменту спостереження.

5.3. Якщо рішення на виліт приймається згідно із значенням видимості на ЗПС (RVR) і виліт планується вночі, а посадка на аеродромі призначення (запасному) буде виконуватися у сутінках або вдень, необхідно враховувати зменшення видимості на ЗПС (RVR) при переході від темного до світлого часу доби.

5.4. При вильоті за ППП на аеродромах призначення та запасних не враховуються:

небезпечні метеорологічні явища (крім фронтальних гроз на запасних аеродромах), прогнозовані до часу прильоту;

прогнозовані до часу прильоту пориви вітру;

висота нижньої межі хмар у разі, якщо на аеродромі є точна система заходження на посадку, а командир повітряного судна планує виконати заходження за цією системою;

висота нижньої межі хмар, якщо їх фактична та/або прогнозована кількість не більше чотирьох октантів, якщо на аеродромі відсутня точна система заходження на посадку або командир повітряного судна планує виконати заходження за неточною системою;

тимчасове (ТЕМРО) погіршення видимості та/або пониження нижньої межі хмар, прогнозоване до часу прильоту.

Якщо розрахунковий час прильоту на аеродром призначення (запасний) збігається з прогнозованим періодом (ВЕСМГ) зміни видимості та/або висоти нижньої межі хмар при прийнятті рішення на виліт за ППП, то враховується їх найменше значення.

5.5. Якщо метеоумови, зазначені в пункті 5.1 цього Порядку, на аеродромі вильоту не відповідають установленому мінімуму для посадки, але не нижчі за мінімум під час зльоту або у зв'язку з особливостями льотно-технічних характеристик повітряного судна повернення на аеродром вильоту неможливо, то командир повітряного судна перед польотом повинен вибрати запасний аеродром для зльоту.



5.6. Запасним аеродромом під час зльоту повинен бути вибраний аеродром, який розташований на відстані від аеродрому вильоту в межах:

однієї години польоту на розрахунковій крейсерській швидкості з одним двигуном, що відмовив, відповідно до КЛЕ ПС у штильових умовах для дводвигунових ПС;

двох годин польоту на розрахунковій крейсерській швидкості з одним двигуном, що відмовив, відповідно до КЛЕ ПС у штильових умовах для три- або чотиривдигунових ПС;

часу відходу ETOPS (відповідно до обмежень і вимог КВП експлуатанта), але не більше двох годин польоту на розрахунковій крейсерській швидкості з одним двигуном, що відмовив, відповідно до КЛЕ ПС у штильових умовах.

Якщо в КЛЕ ПС не вказані крейсерські швидкості польоту з одним двигуном, що відмовив, то для розрахунку береться швидкість, яка може бути досягнута при встановленні двигунам, що працюють, максимального режиму, на який немає обмежень за часом використання, відповідно до КЛЕ ПС.

5.7. Перед кожним польотом за ППП командир ПС, як правило, повинен вибрати як мінімум один запасний аеродром, відхід на який можливий з ВПР аеродрому призначення (далі - запасний аеродром для аеродрому призначення), за винятком, коли використовується пункт 7.13.

5.8. Командир ПС повинен вибрати два запасні аеродроми для аеродрому призначення у разі, якщо метеумови на аеродромі призначення відповідають варіанту 3 таблиці 1 цього Порядку або метеорологічна інформація по аеродрому призначення відсутня.

5.9. При прийнятті рішення на виліт варіанту 3 таблиці 1 розрахункова кількість палива на борту ПС на ВПР аеродрому призначення повинна бути достатньою для польоту до більш віддаленого з вибраних запасних аеродромів.

5.10. Запасним аеродромом для аеродрому призначення для польотів за ППП може бути вибраний аеродром, якщо на ньому прогнозована погода в період, що починається за одну годину до розрахункового часу прибуття і закінчується через одну годину після нього, вказує на те, що погодні умови будуть не нижчими за заплановані мінімуми відповідно до таблиці 2.

Таблиця 2

Запланований тип заходження на запасному аеродромі (ізольованому аеродромі призначення)	Метеумови на запасному аеродромі (ізольованому аеродромі призначення)
Категорія II та III	Дальність видимості на ЗПС (RVR) відповідає категорії I (ВНМХ не враховується)
Категорія I	Відповідає мінімуму для неточної системи заходження на посадку (за дальністю видимості на ЗПС (RVR) і ВНМХ рівна або вища MDA /MDH)
Неточна система заходження на посадку	Дальність видимості на ЗПС (RVR) на 1000 м, ВНМХ на 60 метрів (200 футів) вища за мінімум для неточної системи

-----+-----
Заходження на посадку з  Відповідає мінімуму для
кола/візуальне заходження  заходження на посадку з
кола/візуальному заходженню.
-----+-----

5.11. Аеродром, на який потрібна спеціальна підготовка екіпажів (згідно з КВП експлуатанта), може бути вибраний запасним відповідно до вимог пункту 5.10 Порядку без провезення екіпажу, якщо аеродром вивчався при проведенні попередньої підготовки і проводились тренування на тренажері за його схемами, що опубліковані в збірниках аеронавігаційної інформації, а командир повітряного судна має свідоцтво транспортного пілота (ATPL).

5.12. Варіанти вильоту із забезпеченням можливості відходу на запасний аеродром з ВПР аеродрому призначення повинні розглядатися як основні і передбачатися при розробленні планів (розкладів) руху повітряних суден.

5.13. Командир повітряного судна має право виконати політ без запасного аеродрому для аеродрому призначення, якщо виконується політ на ізолюваний аеродром і не існує відповідних запасних аеродромів для аеродрому призначення або одночасно дотримуються такі дві умови:

розрахунковий час від зльоту до посадки не перевищує 6 годин; на аеродромі призначення придатні для посадки даного типу ПС дві незалежні ЗПС, а відповідна фактична погода або прогнози погоди, або будь-які їх комбінації на період, що починається за одну годину до розрахункового часу прибуття і закінчується через одну годину після нього, вказують на те, що висота нижньої межі хмар буде не менше 600 метрів (2000 футів) або на 150 метрів (500 футів) вище за висоту заходу на посадку з кола, залежно від того, що вище, а видимість не менше 5 кілометрів.

5.14. При польоті на ізолюваний аеродром мінімуми для посадки плануються відповідно до таблиці 2.

5.15. При польоті без запасного аеродрому розрахунковий залишок палива на борту повітряного судна до часу прильоту на аеродром призначення розраховується згідно з пунктами 8.5 та 8.6 Порядку.

5.16. Командир ПС може вибрати запасний аеродром за маршрутом польоту (далі - маршрутний запасний аеродром) на випадок погіршення метеорологічних умов за маршрутом та/або на аеродромі призначення, відмов авіаційної техніки і інших непередбачених обставин. При цьому метеорологічні умови на маршрутному запасному аеродромі повинні відповідати пункту 5.10 і таблиці 2 Порядку.

## 6. ВЕЛИЧИНИ ДАЛЬНОСТІ ВИДИМОСТІ RVR ДЛЯ ЗЛЬОТУ

6.1. Перед початком польоту в метеорологічних умовах, наближених або рівних запланованому мінімуму для зльоту, командир ПС зобов'язаний проаналізувати значення дальності видимості на ЗПС (RVR) на ділянках ЗПС, у разі, якщо на аеродромі вильоту надаються дані про RVR на ділянках ЗПС.

6.2. У разі, якщо значення RVR на початковій ділянці ЗПС нижче запланованого мінімуму для зльоту, а на решті відповідних ділянок не нижче запланованого мінімуму, командиру повітряного судна надається право вирулити на виконавчий старт і визначити значення RVR на початковій ділянці розгону за видимими з кабіни сегментами вогнів ЗПС.

6.3. У разі, якщо розрахована перед польотом дистанція перерваного зльоту дозволяє виконати перерваний зліт у межах двох ділянок ЗПС і значення RVR на цих двох ділянках не нижче запланованого мінімуму для зльоту або на початковій ділянці значення RVR може бути визначене за оцінкою командира ПС, то значення RVR на кінцевій ділянці ЗПС може не враховуватися.

Приклад:

Довжина ЗПС 3000 метрів, а розрахункова дистанція перерваного зльоту менше 2000 метрів. У цьому разі тільки перші два значення RVR повинні відповідати запланованому мінімуму для зльоту.

6.4. У разі, якщо значення RVR на початковій ділянці зльоту нижче запланованого мінімуму для зльоту, на решті відповідних ділянок не нижче запланованого мінімуму, а розрахована перед польотом дистанція перерваного зльоту дозволяє виконати перерваний зліт у межах двох ділянок ЗПС, то командир ПС надається право виконати зліт, використовуючи ті ділянки ЗПС, на яких значення RVR відповідають запланованому мінімуму.

Приклад:

Довжина ЗПС 4000 метрів, а розрахункова дистанція перерваного зльоту 1600 метрів. У цьому разі командир ПС надається право виконати зліт не від початку ЗПС, використовуючи тільки ті ділянки ЗПС, де значення RVR відповідають запланованому мінімуму для зльоту.

6.5. Якщо на аеродромі вильоту в наявності справна та діюча система світлообладнання ЗПС, але відсутня інформація про RVR, а значення видимості VIS менше, ніж запланований мінімум для зльоту, то командир ПС надається право прорубити по розрахованій дільниці ЗПС, що необхідна для виконання перерваного або продовженого зльоту (вибирається більше з двох), і визначити значення дальності видимості на ЗПС.

У разі, якщо визначена за оцінкою командира ПС дальність видимості за вогнями або орієнтирами на ЗПС відповідає чи більше запланованого мінімуму для зльоту, то командир ПС надається право виконати зліт.

6.6. Якщо на аеродромі вильоту відсутня інформація про видимість (VIS) і дальність видимості на ЗПС, то командир повітряного судна необхідно керуватися пунктом 6.5 Порядку.

6.7. У випадках, коли використовуються пункти 6.2, 6.3, 6.5 та 6.6 Порядку, а за оцінкою командира ПС значення дальності видимості на ЗПС менше запланованого мінімуму для зльоту, то командир повітряного судна повинен доповісти про це диспетчеру ОПР і виконати повернення на стоянку.

6.8. Повернення на стоянку з виконавчого старту або з будь-якого етапу руління на виконавчий старт через причину, що вказана в пункті 6.7 Порядку, повинне розцінюватися як грамотна дія командира повітряного судна на користь безпеки польоту, не є інцидентом і не підлягає обговоренню.

## 7. ВИКОНАННЯ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ЗА ПРАВИЛАМИ ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ

7.1. Незалежно від метеорологічних умов на аеродромі посадки дозволяється виконання маневру заходження на посадку до висоти 300 метрів (1000 футів) щодо порога ЗПС або до зовнішнього маркера, або до відстані 7,4 км (4 морські милі) від торця ЗПС.

7.2. Якщо мінімальна висота зниження (MDA/MDH) на аеродромі посадки вища 300 метрів (1000 футів) над рівнем аеродрому, а

дальність видимості на ЗПС (RVR) або видимість (VIS) менше мінімуму, який використовується для заходження на посадку, то заходження не повинне бути продовжене нижче мінімальної висоти зниження (MDA/MDH).

7.3. Продовження маневру заходження на посадку нижче за висоту 300 метрів (1000 футів) щодо порога ЗПС або після прольоту зовнішнього маркера, або 7,4 км (4 морські милі) від торця ЗПС дозволяється, якщо на аеродромі посадки:

швидкість вітру біля поверхні землі, з урахуванням його напрямку і поривів, а також стан поверхні ЗПС і значення коефіцієнта зчеплення (гальмування) не перевищує обмежень, що встановлені КЛЕ даного типу ПС;

значення видимості на ЗПС RVR на ділянках відповідають таблиці 3;

під час виконання заходження за неточною системою заходження на посадку, висота нижньої межі хмар (вертикальна видимість) повинна бути не менше мінімальної висоти зниження MDA/MDH;

під час виконання заходження за точною системою заходження на посадку висота нижньої межі хмар (вертикальна видимість) не враховується;

стан ЗПС відповідає вимогам КВП експлуатанта або КЛЕ для даного типу ПС.

Таблиця 3

Величина RVR для посадки ПС	
На початку ЗПС	Не нижче запланованого мінімуму для посадки
У середній частині ЗПС	Не нижче за мінімум для зльоту
У кінці ЗПС	Не нижче за мінімум для зльоту

7.4. Дозвіл на посадку або будь-який альтернативний дозвіл, отриманий від аеродромного диспетчера, або у відповідних випадках від диспетчера процедурного контролю повинен, як правило, передаватися на борт повітряного судна до того, як воно досягне відстані, що дорівнює 4 км від точки приземлення.

7.5. При польоті повітряного судна від ТВГ (FAF) до посадки вказівки і інформація диспетчера служби руху з дотриманням заданої траєкторії можуть прийматися без підтвердження.

Вказівки про дозвіл (заборону) зниження і посадки підтверджуються обов'язково.

7.6. У разі, якщо на аеродромі посадки у наявності справна та діюча система світлообладнання ЗПС, але дані про значення дальності видимості на ЗПС (RVR) відсутні, то значення RVR можна набути, використовуючи дані метеорологічної видимості та коефіцієнти перерахунку з таблиці 4.

Таблиця 4

Діюче на ЗПС світлосигнальне обладнання	RVR = видимість (VIS) x K перерахунку	
	до видимості/ день	до видимості/ ніч
VBI + вогні ЗПС (NIALS +HIRL)	1,5	2,0

Будь-який тип світлообладнання	1,0	1,5
Світлообладнання відсутнє	1,0	не використовується

7.7. Якщо значення дальності видимості на ЗПС (RVR) або видимості (VIS) стало менше використовуваного для заходження на посадку мінімуму нижче за висоту 300 метрів (1000 футів) до порога ЗПС та/або після прольоту зовнішнього маркера, та/або 7,4 км (4 морські милі) від торця ЗПС, то командирі ПС надається право продовжити заходження на посадку до висоти прийняття рішення (DH/DA) або мінімальної висоти зниження (MDA/MDH).

7.8. Заходження на посадку може бути продовжений нижче за висоту прийняття рішення (DH/DA) або мінімальну висоту зниження (MDA/MDH) і посадка може бути виконана, якщо до/або на вищезгаданих висотах командиром ПС установлений і підтримується необхідний візуальний контакт з вогнями наближення (вогнями ЗПС) або наземними орієнтирами.

7.9. При польоті на передпосадковій прямій командир повітряного судна зобов'язаний припинити зниження і виконати процедуру при невдалому заходженні на посадку (далі – відхід на друге коло), якщо:

спостерігаються небезпечні метеорологічні явища або скупчення птахів, що є загрозою для виконання посадки;

повітряне судно потрапило в умови зрушення вітру та/або для витримання глибини зниження потрібне збільшення роботи двигунів до номінального;

до прольоту висоти 300 метрів (1000 футів) до порога ЗПС та/або зовнішнього маркера, та/або 7,4 км (4 морські милі) від торця ЗПС значення видимості на ЗПС або метеорологічної видимості стало менше використовуваного для заходження мінімуму;

політ не стабілізований до висоти 150 метрів (500 футів) до порога ЗПС (за винятком випадків, якщо це передбачено КЛЕ даного типу ПС);

зник двосторонній зв'язок при заході за посадочним локатором (PAR);

на фазі інструментального заходження на посадку до встановлення надійного візуального контакту з вогнями наближення або іншими орієнтирами по курсу посадки пропала індикація основної системи заходження на посадку або достовірність її свідчень викликає сумніви;

до встановлення надійного візуального контакту з вогнями наближення або іншими орієнтирами по курсу посадки спрацювала сигналізація ВПП та/або сигналізація системи попередження зближення із землею (за винятком заходжень на аеродромах із специфічним рельєфом місцевості, на схемах яких опублікована можливість спрацювання даної сигналізації);

до ВПП (DH/DA) або до прольоту точки відходу на друге коло (MAP) не встановлений необхідний візуальний контакт з вогнями наближення (вогнями ЗПС) або наземними орієнтирами;

до моменту досягнення ВПП (DH/DA) або мінімальної висоти зниження (MDA/MDH) положення повітряного судна в просторі, або параметри його руху відносно ЗПС не забезпечують безпеку посадки;

утрачений візуальний контакт з вогнями наближення (вогнями ЗПС) або наземними орієнтирами при зниженні з ВПП (DH/DA), або мінімальної висоти зниження (MDA/MDH) до мінімально допустимої висоти відходу згідно з КЛЕ даного типу ПС;

у повітряному просторі та/або на ЗПС з'явилися перешкоди, що загрожують безпеці польоту;

розрахунок на посадку не забезпечує безпеку її виконання;  
за вимогою диспетчера ОПР.

7.10. У разі виникнення різних відмов систем повітряного судна на етапі заходження на посадку після польоту точки входу в глісаду (FAF) командир повітряного судна надається право продовжити заходження і виконати посадку або виконати маневр відходу на друге коло залежно від конкретних умов та повітряної обстановки.

7.11. Відхід на друге коло повинен розцінюватися як грамотна дія командира повітряного судна на користь безпеки польоту і не підлягає обговоренню.

7.12. Командир повітряного судна надається право виконання повторних заходжень на посадку на аеродромі призначення, якщо:

залишок палива після повторного заходження дозволяє виконати політ із ВПР (DH/DA) або точки відходу на друге коло (MAP) на запасний аеродром для аеродрому призначення. При цьому розрахунковий залишок палива на час прибуття на запасний аеродром повинен бути не менший ніж на 30 хвилин польоту на висоті 450 метрів (1500 футів) над рівнем аеродрому.

7.13. Командир повітряного судна не рекомендується виконувати більше двох послідовних заходжень на посадку, що привели до відходу на друге коло, за винятком аварійних ситуацій або істотних змін метеорологічних умов у кращу сторону на аеродромі призначення.

7.14. Посадка повітряних суден уночі виконується, як правило, з уключеними посадковими фарами.

При посадці в тумані та в інших метеорологічних явищах, що створюють світловий екран, висота включення фар і порядок їх використання визначаються командиром повітряного судна.

7.15. Посадка повітряного судна з попутною складовою вітру дозволяється, якщо це передбачено КЛЕ даного типу ПС і розрахункова посадочна дистанція відповідає фактичним умовам на аеродромі посадки.

7.16. Посадку повітряного судна екіпаж зобов'язаний виконувати в межах зони приземлення.

## 8. ВИЗНАЧЕННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОГО ЗАПАСУ ПАЛИВА

8.1. На кожному повітряному судні, за винятком розрахованої кількості палива, необхідного для виконання польоту від зльоту до посадки згідно з планом польоту, повинен бути аеронавігаційний запас палива.

8.2. Аеронавігаційний запас палива складається з:  
резервного палива (Contingence fuel);  
палива для польоту на запасний аеродром (Alternate fuel);  
кінцевого резерву палива (Final reserve fuel);  
додаткового запасу палива (Additional fuel), якщо такий потрібен для конкретного виду польоту, наприклад – ETOPS;  
паливо понад розрахункове (Extra fuel) за рішенням командира ПС.

8.3. Аеронавігаційний запас палива розраховується залежно від одного з наступних варіантів вибору запасного аеродрому при прийнятті рішень на виліт:

запасний аеродром з DH/DA (MDH/MDA) аеродрому призначення;

політ без запасного аеродрому;  
політ на ізольований аеродром.

8.4. При прийнятті рішення на виліт з використанням запасного аеродрому з ВПР (DH/DA або MDH/MDA) аеродрому призначення аеронавігаційний запас палива розраховується так, щоб забезпечити:

паливо для польоту на запасний аеродром (Alternate fuel), яке включає паливо для виконання заходження на друге коло з DH/DA (MDH/MDA) аеродрому призначення, набору крейсерського ешелону, польоту за встановленим маршрутом, зниження та заходження і посадки на запасному аеродромі;

кінцевий резерв палива (Final reserve fuel), яке включає паливо для забезпечення польоту протягом 30 хвилин на швидкості очікування на висоті 450 метрів (1500 футів) відносно рівня аеродрому після польоту на запасний аеродром.

8.5. При прийнятті рішення на виліт без використання запасного аеродрому аеронавігаційний запас палива розраховується так, щоб забезпечити політ повітряного судна після польоту DH/DA (MDH/MDA) аеродрому призначення на швидкості очікування на висоті 450 метрів (1500 футів) відносно рівня аеродрому протягом:

60 хвилин для літаків з газотурбінними двигунами;

45 хвилин для літаків з поршневими двигунами;

30 хвилин для вертольотів.

8.6. При польоті на ізольований аеродром аеронавігаційний запас палива розраховується так, щоб забезпечити виконання польоту на крейсерській швидкості та на крейсерському ешелоні (висоті) протягом:

120 хвилин для літаків з газотурбінними двигунами;

45 хвилин плюс 15% від часу польоту за запланованим маршрутом, але не більше 120 хвилин для літаків з поршневими двигунами та вертольотів.

8.7. Аеронавігаційний запас палива не може бути менше зазначеного в КЛЕ даного типу повітряного судна.

8.8. Кінцеве рішення стосовно кількості аеронавігаційного запасу палива приймає КПС залежно від аеронавігаційної, метеорологічної обстановки за маршрутом польоту, на аеродромі призначення та запасних, а також відстані до аеродрому призначення та запасних аеродромів.

Перший заступник Голови

А.А.Колісник