

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правила полетов распространяются на все ВС, имеющие национальные и регистрационные знаки любого государства - члена ИКАО.

Ответственность за соблюдение правил полетов, установленных над территорией данного государства, и управление ВС несет командир ВС, независимо от того, управляет он сам, или по указанию службы ОВД. Ему разрешается отступать от действующих в стране правил полетов только при наличии условий, которые делают такое отступление абсолютно необходимым в интересах обеспечения безопасности.

Командир ВС пользуется исключительным правом распоряжаться ВС и принимать окончательные решения о производстве полета. До выполнения полета командир ВС обязан ознакомиться со всей документацией, находящейся на его позывной для обеспечения полета, и принять решение.

Запрещается:

- принимать перед вылетом наркотические вещества, спиртные напитки, тонизирующие лекарства и препараты;
- небрежное и безрассудное управление ВС командиром ВС;
- ослаблять бдительность и внимание в процессе полета;
- полеты в запретных и опасных зонах, информация о которых нанесена на полетных картах;
- полет над населенными пунктами и скоплениями людей на открытой местности на высоте, не обеспечивающей при чрезвычайных обстоятельствах безопасной посадки ВС вне населенного пункта, но не ниже 1000 футов (300 метров) над ними;
- сближение самолетов ближе установленных Правилами расстояний;
- групповые полеты, если на это нет специального разрешения Договаривающихся государств.

ПЛАН ПОЛЕТА

Подача плана полета

Информация, относящаяся к планируемому полету (или части полета), обеспечиваемо-му подразделениями службы воздушного движения, оформляется в виде плана полета.

План полета должен подаваться перед началом:

- * любого полета, обеспечиваемого службой воздушного движения;
- * любого полета по приборам в консультативном воздушном пространстве;
- * любого полета в пределах обозначенных районов, через обозначенные районы или по обозначенным маршрутам, обеспечиваемого полетной информацией соответствующим органом ОВД или службой оповещения, поиска и спасания;
- * любого полета в пределах обозначенных районов, через обозначенные районы или по обозначенным маршрутам, требующего координации действий органа ОВД с соответствующими военными органами или службами ОВД сопредельных государств;
- * любого полета через государственные границы.

Если нет дополнительных указаний соответствующего органа ОВД, план полета, обеспечиваемый службой воздушного движения или консультативной службой, должен быть подан не менее чем за 30 минут до вылета или за время, обеспечивающее получение плана полета соответствующим органом ОВД не менее чем за 10 минут до расчетного времени пролета самолетом:

—назначенной точки входа в контролируемое или консультативное воздушное пространство;

—точки пересечения воздушной трассы и консультативного маршрута.

В случае, если в плане полета были указаны недостоверные или неточные данные, доклад об этом подлежит немедленному докладу службе ОВД.

Содержание плана полета

План полета заполняется по определенной форме в виде бланка, принятого в ИКАО, и содержит следующую информацию:

Обозначение самолета.

Правила полета и тип самолета.

Количество и тип(ы) самолетов.

Категория спутной турбулентности.

Оборудование.

Аэродром вылета.

Расчетное время.

Крейсерская скорость.

Крейсерский эшелон.

Маршрут полета.

Аэродром прибытия.

Общее расчетное время полета.

Запасной аэродром (запасные аэродромы).

Запас топлива.

Общее число лиц на борту.

Аварийное и спасательное оборудование.

Прочая информация.

Правила заполнения плана полета указаны в разделе "Справочные данные" конспекта.

Комплектация плана полета

В зависимости от цели подачи плана полета он должен содержать всю необходимую информацию, включая запасные аэродромы по маршруту (части маршрута), для которого подан план полета.

Кроме того, план полета должен содержать другую информацию, требуемую соответствующими органами ОВД, а также информацию, которая необходима по мнению лица, подающего план полета.

Закрытие плана полета

Если на закрытие плана полета нет специального распоряжения соответствующего органа ОВД, то по окончании любого полета, совершаемого согласно плану

полета, экипаж должен в кратчайший срок после посадки доложить об этом соответствующему органу ОВД на аэродроме посадки по радио или лично. Если на аэродроме нет органа ОВД, то доклад о закрытии плана полета передается ближайшему органу ОВД наиболее быстрыми средствами связи. В случае отсутствия на аэродроме и достаточных средств связи, доклад о прибытии передается соответствующему органу ОВД по радио непосредственно перед посадкой.

Доклад должен содержать следующую информацию:

Обозначение самолета.

Аэродром вылета.

Аэродром посадки (если посадка совершена на незапланированном аэродроме).

Аэродром прибытия.

Время прибытия.

Доклад о прибытии необходим во всех случаях. Если доклад не получен, это может привести к серьезным нарушениям в работе служб ОВД и вызвать большие расходы по организации ненужной операции по поиску и спасанию.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРОВ НА АЭРОДРОМЕ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

При рулении и полетах в зоне аэродрома экипаж ВС должен непрерывно вести прослушивание радиосигналов на частоте соответствующего органа ОВД и вести наблюдение за визуальными сигналами, связанными с рулением, взлетом и посадкой:

Следить за аэродромным движением (другими ВС) во избежание столкновений.

Строго придерживаться схемы руления, установленной на данном аэродроме.

Согласовывать свое движение с диспетчерской службой и обходить зоны движения других ВС.

При заходе на посадку и после взлета выполнять все развороты влево, если нет других указаний.

Взлет и посадку производить против ветра, если соображения безопасности или направления воздушного движения не требуют другого направления взлета и посадки.

Во избежание столкновения ВС экипажи при сближении должны во всех случаях соблюдать следующие правила:

На встречных курсах каждое ВС отворачивает вправо (расхождение левыми бортами).

На пересекающихся курсах уступает дорогу (снижается) то ВС, которое наблюдает встречное ВС справа (ВС с двигателями уступает путь планерам, дельтапланам, дирижаблям, аэростатам).

На попутных курсах обгон осуществляется справа.

В районе аэродрома каждое ВС уступает дорогу садящемуся или взлетающему ВС.

При заходе на посадку преимущество имеют ВС с меньшей высотой полета или заходящее на внеочередную посадку.

Взлет производить только при гарантии нестолкновения ВС (принимая во внимание правила эшелонирования).

Выруливающее на взлет ВС должно находиться около края ВПП под углом, близким к 90°, относительно направления взлета и посадки. Положение ВС определяется позицией ожидания на рулежной дорожке (Holding Position), которая обозначается разметкой и должна находиться:

- в 50 м от края ВПП, если длина ВПП 900 м и более;
- в 30 м от края ВПП, если длина ВПП менее 900 м.

Прибывающее ВС может получить разрешение на посадку (пересечь начало ВПП), а вылетающее ВС - разрешение на взлет только при условии, что ВПП освободилась после взлета или посадки (взлетевшее ВС пересекло конец ВПП или ее боковую границу, а ВС, совершившее посадку - освободило ВПП путем сруливания на РД).

ПРАВО ПЕРВООЧЕРЕДНОСТИ

Воздушные суда, имеющие право первоочередности, при встрече с другим ВС сохраняют курс и скорость полета. Одновременно настоящее правило не освобождает командиров ВС от ответственности за наибольшую эффективность действий по предотвращению столкновений между ВС.

В районе аэродрома право первоочередного захода на посадку предоставляется:

ВС, передавшим сообщение о необходимости срочной посадки по причинам, влияющим на безопасность полета (отказ авиатехники, разгерметизация...).

Санитарным ВС или ВС, на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи.

ВС, подвергшиеся актам незаконного вмешательства.

На земле рулящий самолет имеет право преимущества перед буксируемым ВС.

ПРОЦЕДУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЫЛЕТАЮЩИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Обслуживание вылетающего ВС начинается диспетчером аэродрома - диспетчерской вышки или руления. До руления к месту взлета экипажу сообщаются:

Время взлета (Slot Time).

Метеорологические условия - давление (QNH), направление и скорость ветра, температура, точка росы (если необходима).

Маршрут руления.

Runway In Use.

Runway In Use - используемая для взлета полоса, то есть полоса, которую диспетчерский пункт считает пригодной для взлета. Если командир ВС признает ВПП непригодной для взлета, он имеет право запросить для взлета другую ВПП (если она имеется).

В процессе руления на борт ВС передается ATC Clearance - разрешение на использование воздушного пространства, в котором указываются:

Подтверждение плана полета и изменения в нем.

Курс взлета.

Маневр после взлета, если не установлен стандартный маневр (SID).

Информация по безопасности полетов (может передаваться по ATIS).

Стандартный маневр после взлета и выхода на трассу (SID) может быть изменен диспетчером.

Взлет разрешается только при определенных положениях взлетающих и заходящих на посадку самолетов:

–при выпуске самолетов друг за другом на разные маршруты - с интервалом 1 мин;

–при выпуске самолетов на один маршрут при условии, что скорость первого самолета (V1), больше скорости второго (V2) на 40 узлов - с интервалом 2 мин;

–при выпуске самолетов на один маршрут, в случае когда взлетевший вторым будет пересекать эшелон взлетевшего первым, - при условии обеспечения пятиминутного интервала в момент пересечения;

–при чередовании взлетов и посадок на одной ВПП - до выхода заходящего на посадку самолета на посадочную прямую.

Обслуживание вылетающего ВС заканчивается после достижения рубежа передачи управления диспетчеру района в момент выхода в коридор или на трассу на установленной высоте.

ПРОЦЕДУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАЙОНАХ

Обслуживание в диспетчерских районах начинается с момента передачи согласия диспетчера района на "прием" ВС. Для обеспечения безопасности воздушного движения согласно Приложению 2 к Чикагской Конвенции устанавливаются:

Визуальные правила полетов - VFR.

Правила полетов по приборам - IFR.

Вертикальное эшелонирование.

Продольное эшелонирование.

Боковое эшелонирование.

Тяжелые ВС выполняют полеты **только** по IFR.

Визуальные правила полетов

Полеты по ПВП (VFR) разрешается выполнять:

При наличии соответствующих метеоусловий - VMC (Visual Meteorological Conditions).

Только днем (за 30 мин до захода и 30 мин после восхода солнца).

Только в нижнем воздушном пространстве (ниже FL 290) При этом полеты на высотах 3000 футов (930 м) и более выполняются только на эшелоне. Для полетов по ПВП в верхнем воздушном пространстве требуется специальное разрешение.

На приборной скорости не более 250 узлов.

При этом VMC считаются условия:

Видимость ≥ 5 NM (8 км) на высоте ≥ 3050 м (по QNH).

Высота нижней кромки облаков ≥ 1500 футов (450 м).

Иногда в диспетчерских зонах аэродромов выполнение полетов и заход на посадку допускается при условиях:

Видимость ≥ 3 NM (5 км).

Высота нижней кромки облаков ≥ 1000 футов (300 м),
но при условии, что удаление воздушного судна от кучевых облаков не менее 1,5 км.

Полеты по VFR запрещаются:

Ночью.

Над городами и населенными пунктами.

Над скоплениями людей на открытой местности на высоте менее 1000 футов (300 м).

На околозвуковых и сверхзвуковых скоростях.

При полетах по VFR истинная безопасная высота над рельефом местности должна быть не менее 500 футов (150 м).

Полеты по VFR могут выполнять все самолеты и вертолеты.

Ответственность за выполнение полета по VFR несет командир воздушного судна.

Для перехода с полета по VFR на полет по IFR экипаж должен запросить разрешение и получить его у диспетчерской службы.

Правила полетов по приборам

Правилам полетов по приборам (IFR) должны соответствовать сложные метеорологические условия - IMC (Instrument Meteorological Conditions). Полеты по IFR выполняются:

При отсутствии условий VMC.

При полетах в верхнем воздушном пространстве.

При полетах ночью.

Для полетов по IFR самолет должен быть оборудован специальным оборудованием. Стандартным оборудованием для полетов по IFR является:

- УКВ - радиосвязь;
- АРК любой модификации;
- оборудование для полета по VOR;
- оборудование для захода на посадку по ILS.

При полетах по IFR истинная безопасная высота полета над препятствиями в радиусе 5SM (8км) от проекции центра масс самолета на земную поверхность должна быть не менее 1000 футов (300 м) в равнинной местности, и 2000 футов в горной местности, или быть не менее 3000 футов (930 м) над средним уровнем моря.

Все полеты по ППП выполняются на крейсерских эшелонах. При этом точность полетов должна составлять $\pm 6,9^\circ$ при полетах по приводам (NDB), и $\pm 5,2^\circ$ при полетах по радиомаякам VOR.

При переходе с полета IFR на полет VFR экипаж ставит об этом диспетчерскую службу в известность. Разрешения не требуется.

Вертикальное эшелонирование

Классической системой эшелонирования, принятой в ИКАО, является система полукругового эшелонирования. Она предусматривает выполнение полетов на раз-

личных эшелонах в зависимости от магнитного курса и правил полетов - по ППП (IFR) или ПВП (VFR).

Особенности системы вертикального эшелонирования ИКАО:

Отсчет путевого угла происходит от северного направления магнитного меридиана.

Высота дается в номерах эшелона в сотнях футов.

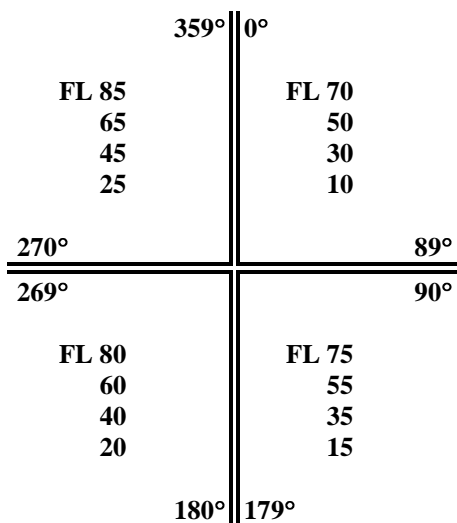
Вертикальный интервал между встречными эшелонами - 1000 футов до FL 290 и 2000 футов - свыше FL 290.

МПУ от 180° до 359°						МПУ от 0° до 179°					
Четные эшелоны - Even						Нечетные эшелоны - Odd					
ППП			ПВП			ППП			ПВП		
FL	Эшелон		FL	Эшелон		FL	Эшелон		FL	Эшелон	
	м	ft		м	ft		м	ft		м	ft
510	15550	51000	520	15850	52000	490	14950	49000	500	15250	50000
470	14350	47000	480	14650	48000	450	13700	45000	460	14000	46000
430	13100	43000	440	13400	44000	410	12500	41000	420	12800	42000
390	11900	39000	400	12200	40000	370	11300	37000	380	11600	38000
350	10650	35000	360	10950	36000	330	10050	33000	340	10350	34000
310	9450	31000	320	9750	32000	290	8850	29000	300	9150	30000
280	8550	28000	285	8700	28500	270	8250	27000	275	8400	27500
260	7900	26000	265	8100	26500	250	7600	25000	255	7750	25500
240	7300	24000	245	7450	24500	230	7000	23000	235	7150	23500
220	6700	22000	225	6850	22500	210	6400	21000	215	6550	21500
200	6100	20000	205	6250	20500	190	5800	19000	195	5950	19500
180	5500	18000	185	5650	18500	170	5200	17000	175	5350	17500
160	4900	16000	165	5050	16500	150	4550	15000	155	4700	15500
140	4250	14000	145	4400	14500	130	3950	13000	135	4100	13500
120	3650	12000	125	3800	12500	110	3350	11000	115	3500	11500
100	3050	10000	105	3200	10500	90	2750	9000	95	2900	9500
80	2450	8000	85	2600	8500	70	2150	7000	75	2300	7500
60	1850	6000	65	2000	6500	50	1500	5000	55	1700	5500
40	1200	4000	45	1350	4500	30	900	3000	35	1050	3500
20	600	2000	-	-	-	10	300	1000	-	-	-

В настоящее время системы полукругового эшелонирования, принципиально отличные от классической системы эшелонирования, применяются в России, США, Чили, Израиле, Канаде. Все отклонения от классического эшелонирования, применяемые в различных странах, должны быть опубликованы в аэронавигационных документах.

Система квадрантного эшелонирования была основной системой эшелонирования ИКАО до 1963 года. В этой системе, используемой в некоторых странах (например в Индии), вертикальный интервал между эшелонами - 500 футов. Первый

эшелон FL 10 расположен в I квадранте, FL 15 - во II квадранте, FL 20 - в III квадранте, FL 25 - в IV квадранте, FL 30 - в I квадранте и так далее.



Кроме двух перечисленных систем эшелонирования встречаются случаи разворота полукруговой системы эшелонирования относительно магнитного меридиана (из-за географического положения страны: в Чили - на 30°, во Вьетнаме - на 90°).

Иногда возможно изменение порядка эшелонирования на обратное или просто изменение порядка эшелонирования, для чего применяются индексы:

>Е (Even) - четное эшелонирование на двусторонней трассе.

<О (Odd) - нечетное эшелонирование на односторонней трассе.

В настоящее время в ИКАО разрабатывается новая система вертикального эшелонирования, которая будет вводиться по особому распоряжению, после принятия ее всеми государствами - членами ИКАО.

Продольное эшелонирование

На международных воздушных трассах используется два вида продольного эшелонирования: по времени и по расстоянию.

Продольное эшелонирование по времени составляет:

На одном маршруте и эшелоне:

- 3 мин, если $V1 > V2$ на 40 узлов;
- 5 мин, если $V1 > V2$ на 20 узлов;
- 10 мин, если $V1 = V2$ (при наличии достаточного количества РНТ);
- 15 мин, если $V1 = V2$ (при отсутствии достаточного количества РНТ).

На пересекающихся курсах на одном эшелоне:

- 10 мин при наличии достаточного количества РНТ;
- 15 мин при отсутствии достаточного количества РНТ.

При наборе высоты и на снижении, если воздушное судно пересекает эшелон другого воздушного судна на общей линии пути:

- 10 мин при наличии достаточного количества РНТ;
- 15 мин при отсутствии достаточного количества РНТ;

- 5 мин (если пересечение эшелона другого воздушного судна происходит не позднее 10 мин от пролета фиксированной РНТ).

Продольное эшелонирование по расстоянию (при наличии ДМЕ) составляет:

На одном маршруте и эшелоне:

- 10 морских миль, если $V1 > V2$ на 20 узлов и более;
- 20 морских миль, если $V1 = V2$.

На пересекающихся курсах:

- 10 морских миль, если $V1 > V2$ на 20 узлов и более;
- 20 морских миль, если $V1 = V2$.

При наборе высоты и на снижении - 10 миль во всех случаях.

Боковое эшелонирование

Боковое эшелонирование заключается в рассредоточении самолетов и маршрутов в горизонтальной плоскости и может быть двух видов.

Эшелонирование правой стороны. При встречном движении воздушных судов с набором высоты или со снижением каждое воздушное судно должно придерживаться правой стороны трассы с таким расчетом, чтобы находиться немного правее оси трассы. Принцип эшелонирования - идти по маршруту чуть-чуть правее - официальный принцип. Насколько правее - не оговорено.

Эшелонирование международных воздушных трасс над океаном осуществляется в градусах широты или расстоянием:

- на североатлантических трассах расстояние между соседними трассами должно быть не менее 120 морских миль;
- на тихоокеанских трассах - не менее 100 морских миль;
- при полете через атлантику по трекам встречное движение допускается в разнице широт в 1° или на расстоянии 60 морских миль.

При полном радиолокационном перекрытии продольное и боковое эшелонирование может быть доведено до 5 морских миль.

ПРАВИЛА ПОЛЕТА ПО МВТ, ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И ВЫХОДА НА НИХ

Пересечение МВТ и выход на них разрешается только в пунктах обязательного донесения, при этом пересекать МВТ разрешается под углом 90° или близким к нему. По правилам ИКАО экипаж, намеревающийся пересечь или занять трассу, обязан установить контакт с диспетчерской службой по телефонной связи за 10 минут, а при телеграфной связи - за 20 минут до подлета к ней.

Форма доклада (донесения):

Индекс и тип ВС.

Магнитный курс.

Высота и эшелон полета.

Место и расчетное время выхода на трассу (пересечения трассы).

Ожидаемый эшелон при выходе на трассу (пересечении трассы).

Истинная скорость полета.

При выполнении полета по МВТ экипаж ВС должен докладывать в каждом пункте обязательного донесения:

Позывной.

Пролетаемый пункт обязательного донесения.

Время пролета.

Эшелон полета.

Расчетное время пролета следующего пункта обязательного донесения.

Если пунктов обязательного донесения на трассе нет, экипаж должен вступать в контакт с диспетчерской службой, осуществляющей ОВД в данном районе, через 30 минут после взлета и далее через каждый час полета.

ПРОЦЕДУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Обслуживание прибывающих ВС начинается с момента входа ВС в воздушное пространство аэродрома (аэродромная зона). С момента установления связи полет выполняется по указаниям диспетчера зоны, который в зависимости от обстановки указывает маневр для выхода на посадочную прямую или в зону ожидания.

На борт ВС передается следующая информация:

Squawk ответчика

Метеорологические условия.

Рабочая ВПП.

Эшелон перехода.

QNH.

Расчетное время посадки или расчетное время выхода из зоны ожидания на посадку (иногда дается очередность выхода из зоны ожидания, но в правилах ИКАО это не указано).

При полете по IFR экипажу может быть предоставлена возможность визуального захода по VFR, если экипаж ВС докладывает о видимости ВПП.

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ ОТКАЗЕ РАДИОСВЯЗИ

При нарушении двусторонней радиосвязи с органом ОВД, экипаж ВС должен убедиться в том, что отказ радиосвязи действительно произошел. В этом случае необходимо на транспондере установить код 7600, прослушивать команды диспетчера через приводную радиостанцию или маяк VOR.

Если экипаж принимает информацию каким - либо способом, то своими действиями он должен подтвердить это.

Если радиосвязь установить не удалось, то экипаж обязан действовать следующим образом.

При выполнении полета VMC необходимо:

- * продолжать полет VMC и совершить посадку на ближайшем аэродроме, пригодном для посадки ВС своего типа (желательно международном);
- * после посадки в кратчайший срок любыми средствами связи доложить органу ОВД о промежуточной посадке.

При выполнении полета ІМС или если нельзя завершить полет VMC необходимо:

* продолжать полет в соответствии с представленным планом полета до радионавигационной точки аэродрома посадки;

* от радионавигационной точки аэродрома посадки начать снижение и заход на посадку по приборам в строгом соответствии с установленной схемой, точно в полученное и подтвержденное в последний раз время захода на посадку, а если оно не было получено, - в расчетное время прибытия. Если выход на аэродром посадки осуществлен ранее этого времени, необходимо встать в зону ожидания по установленной схеме;

* совершить посадку по возможности в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если во время полета в диспетчерской зоне было получено разрешение органа ОВД на изменение режима или плана полета до какого - либо определенного пункта его зоны ответственности, и после этого произошел отказ радиосвязи, необходимо выполнять полет в соответствии с полученными указаниями, а при выходе из зоны возобновить выполнение полета в соответствии с планом полета.

СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ И СРОЧНОСТИ

Сигнал бедствия означает, что ВС грозит непосредственная серьезная опасность и оно нуждается в немедленной помощи. Может передаваться:

* ТЛГ связь - **SOS**.

* ТЛФ связь - **MAYDAY**.

* Ракетой красного цвета.

Сигналы срочности означают:

1. ВС хочет уведомить, что оно испытывает трудности, которые вынуждают его совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи. Может передаваться при заходе на посадку посредством повторяющегося включения и выключения посадочных фар или "мигания" АНО.

2. ВС имеет для передачи чрезвычайно срочное сообщение о безопасности какого - либо передвижения и лиц на его борту. Может передаваться:

* ТЛГ связь - **XXX**;

* ТЛФ связь - **PAN**.

ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Требования к гражданским воздушным судам

К экипажам, выполняющим международные полеты, а также к самолетам - перехватчикам установлен целый ряд спецификаций и требований.

Перехват гражданского ВС является потенциально опасным действием, поэтому он может применяться только в качестве крайней меры.

Совет ИКАО рекомендует для устранения или уменьшения необходимости в перехвате гражданских ВС органом управления перехватом прилагать все возможные

усилия для опознавания гражданских ВС, а также для передачи любых необходимых указаний или сведений таким ВС через соответствующие органы ОВД.

Обеспечение беспрепятственного опознавания гражданских ВС органами управления перехватом, не прибегая к перехвату, предполагает выполнение всеми эксплуатантами гражданских ВС следующих требований:

Все полеты гражданских ВС должны выполняться с представлением плана полета с таким расчетом, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием.

При выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве экипаж ВС должен осуществлять непрерывное прослушивание эфира на соответствующей частоте органа ОВД и по мере необходимости устанавливать с ним двустороннюю связь, докладывая пролет установленных контрольных точек по маршруту.

Крайне желательно наличие на борту ВС - ответчика вторичного обзорного радиолокатора.

Гражданские ВС должны оснащаться навигационным оборудованием, которое позволяет им выполнять полеты в соответствии с представленным планом и требованиями органа ОВД.

ВС не должны выполнять полеты в запретных зонах или зонах ограничения полетов, информация о которых была соответствующим образом опубликована, за исключением случаев, когда полет может выполняться в этих зонах в соответствии с условиями установленных ограничений или с разрешения государства, над чьей территорией установлены такие зоны.

В случае отклонения от линии пути предпринять меры для корректирования курса ВС в целях быстреего возвращения его на линию заданного пути.

Учитывая потенциальную опасность перехвата гражданских ВС, предпринятого в качестве крайней меры, Совет ИКАО сформулировал рекомендации, которые государствам - членам ИКАО рекомендуется выполнять посредством соответствующих нормативных и административных актов.

Для устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом, следует прилагать все возможные усилия для обеспечения координации действий между пилотами и соответствующими наземными органами. С этой целью необходимо, чтобы все пилоты гражданских ВС четко знали правила перехвата по ИКАО, порядок действий, которые им следует предпринимать, а также применяемые визуальные сигналы и их значение.

Правила перехвата по ИКАО

Экипаж ВС, перехватываемого другим ВС, без промедления:

Выполняет указания ВС - перехватчика, отвечая на подаваемые им воздушные сигналы.

Уведомляет об этом, если возможно, соответствующий орган ОВД.

Предпринимает попытку установить радиосвязь с ВС - перехватчиком или с соответствующим органом, управляющим перехватом, производя общий вызов на аварийной частоте 121,5 МГц, указывая опознавательный знак, индекс ВС и характер полета. Если связь не установлена, при возможности повторяет этот вызов на аварийной частоте 243 МГц.

Устанавливает на транспондере (COM - 64) режим "А", код 7700, если не было других указаний диспетчерской службы.

Если радиосвязь с ВС - перехватчиком установлена, но осуществление связи на общем языке невозможно, экипаж предпринимает попытку передать необходимую информацию и сообщение о подтверждении указаний, используя следующие фразы и произношение:

Фраза	Произношение	Значение
WILKO	ВИЛ - КО	Вас понял, выполняю
CANNO	КЭН НОТ	Выполнить не могу
T		
REPEAT	РИ - ПИТ	Повторите Ваши указания
AM	ЭМ ЛОСТ	Потерял ориентировку
LOST		
MAYDA	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
Y		
HIJACK	ХАЙ - ДЖЕК	Подвергся нападению
LAND	ЛЭНД (назвать пункт)	Требую совершить посадку (наименование пункта)
DISCEN	ДИ - СЕНД	Требую снижения
D		

В случае необходимости экипаж ВС - перехватчика использует следующие фразы:

Фраза	Произношение	Значение
CALSIG	КОЛСАЙН	Ваш позывной
N		
FOLLO	ФОЛЛОУ	Следуйте за мной
W		
DISEND	ДИ - СЕНД	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU	Ю ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром
LAND		
PROCE	ПРО - СИД	Следуйте своим курсом
ED		

Если указания, полученные по радио из каких - либо источников, противоречат указаниям, которые дает ВС - перехватчик с помощью визуальных сигналов, то экипаж перехватываемого ВС должен немедленно запросить разъяснение, продолжая выполнять визуальные команды ВС- перехватчика.

Если указания, полученные по радио из каких - либо источников, противоречат указаниям, которые дает ВС - перехватчик по радио, перехватываемое ВС должно немедленно запросить разъяснение, продолжая при этом выполнять команды, передаваемые по радио ВС- перехватчиком.

При перехвате ВС могут применяться следующие воздушные сигналы:

Се- р- ия	Сигналы перехваты- вающего ВС	Значе- ние сигна- лов	Ответы перехваты- ваемого ВС	Значе- ние сигна- лов
1	<p>Днем - покачивание крыльями, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого ВС. После подтверждения принятия сигнала медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево для выхода на нужный курс.</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно "мигание" аэронавигационными огнями через неравномерные промежутки времени.</p>	<p>Вы перехвачены, следуйте за мной.</p>	<p>Днем - покачивание крыльями и следование за перехватывающим ВС.</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно "мигание" аэронавигационными огнями через неравномерные промежутки времени.</p>	<p>Вас понял, выполняю.</p>
2	<p>Днем или ночью - резкий отрыв от перехватываемого ВС путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии полета перехватываемого ВС.</p>	<p>Следуйте своим курсом.</p>	<p>Днем или ночью - покачивание крыльями</p>	<p>Вас понял, выполняю.</p>
3	<p>Днем - полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет ВПП в направлении посадки.</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно включение посадочных фар без "мигания".</p>	<p>Выполняйте посадку на этом аэродроме.</p>	<p>Днем - выпуск шасси, следование за перехватывающим ВС и, если после пролета ВПП условия для посадки считаются безопасными, начало выполнения посадки.</p> <p>Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно включение посадочных фар без "мигания".</p>	<p>Вас понял, выполняю.</p>
4	<p>Днем - уборка шасси</p>	<p>Аэро-</p>	<p>Днем или ночью -</p>	<p>Вас по-</p>

	при пролете над ВПП аэродрома посадки на высоте более 300 метров (1000 футов), но не выше 600 метров (2000 футов) над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом.	дром указанный Вами, неприго-ден.	если перехватывающее ВС хо-чет, чтобы перехватываемое ВС следовало за ним на запасной аэродром, перехватывающее ВС убирает шасси и использует сигнал серии 1 для перехватывающих ВС.	нял, следуйте за мной.
--	---	-----------------------------------	--	------------------------

Се-р-ия	Сигналы перехватывающего ВС	Значение сигналов	Ответы перехватываемого ВС	Значение сигналов
4	Ночью - "мигание" самолетными посадочными фарами при пролете над ВПП аэродрома посадки на высоте более 300 метров (1000 футов), но не выше 600 метров (2000 футов) над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. При невозможности "мигания" посадочными фарами производится "мигание" другими имеющимися огнями.	Аэродром указанный Вами, неприго-ден.	Днем или ночью - если перехватывающее ВС хо-чет, чтобы перехватываемое ВС следовало за ним на запасной аэродром, перехватывающее ВС убирает шасси и использует сигнал серии 1 для перехватывающих ВС.	Вас понял, следуйте за мной.
5	Днем или ночью - регулярное включение и выключение всех бортовых огней с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.	Не могу выполнить	Днем или ночью - используются серии 2 для перехватывающих ВС.	Вас понял
6	Днем или ночью - "ми-гание" всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.	В состоянии бедствия.	Днем или ночью - используются серии 2 для перехватывающих ВС.	Вас понял

Примечания: При подаче сигналов серии 1:

Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего ВС занять позицию немного выше, впереди и справа от перехватываемого ВС и выполнить последующий отворот вправо.

Если перехватываемое ВС не успевает следовать за перехватывающим ВС, предполагается, что перехватывающее ВС выполнит ряд маневров по схеме "ипподром", покачивая крыльями каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого ВС.

ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПРИ АКТАХ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

При актах незаконного вмешательства в деятельность авиации (нападении на экипаж и захвате ВС), необходимо:

Уведомить об этом орган ОВД на рабочей частоте.

Доложить все изменения в плане полета, вызванные требованиями террористов, и согласовать маршрут движения. В случае недостатка топлива для продолжения полета - определить аэродром дозаправки.

На транспондере установить код 7500. Выполнять полет, информируя орган ОВД, по согласованному маршруту, не оказывая противодействия.