

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни
«Повітряне право та управління повітряним рухом»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Аеронавігація

За темою 1: «Міжнародне повітряне право »

Харків 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 23.09.2021 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою Кременчуцького
льотного коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.09.2021 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації протокол від 10.09.2021
№ 2

Розробник: викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Михайлюк В.О.

Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії аеронавігації, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.

План лекції:

1. Основи міжнародного ПП.
2. Принципи міжнародного ПП.
3. Чиказька Конвенція міжнародної ЦА.
4. Положення до Чиказької конвенції.
5. Міжнародні сигнали.

Рекомендована література:

1. Рижий В.І. Міжнародне повітряне право. Київ Юстініан, 2011
2. ІКАО. Конвенція про Міжнародну ЦА. Інструкція. РІО МЦА, 1989.

1.ОСНОВИ МІЖНАРОДНОГО ПП.

Уявлення про те, що є сучасне міжнародне повітряне право, дає його велика нормативна база, що складається з:

- універсальної Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р є Чиказька конвенція 1944 р;
- угод про комерційні права: Угоди про транзит при міжнародних повітряних сполученнях 1944 року (або «про двох свободах» повітря) і Угоди про міжнародний повітряний транспорт 1944 г. (або про «п'яти свобод» повітря), що відносяться до регулярних міжнародних повітряних повідомленнями ;
- конвенцій про уніфікацію правил, що містяться в Конвенції для уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 г. (Варшавська конвенція 1929 г.), і замінює її Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 г. (Монреальська конвенція 1999 г.). Ці конвенції встановлюють режим однакового застосування перевізниками частини правил міжнародних повітряних перевезень при здійсненні міжнародних повітряних сполучень. У цю групу входить також Конвенція про відповідальність за шкоду, заподіяну повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 г. (Римська конвенція 1952 г.);
- конвенцій по боротьбі з викраденням і захопленням літаків: Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна 1963 г. (Токійська конвенція 1963 г.), Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 року (Гаазька конвенція 1970 р.), Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, 1971 г. (Монреальська конвенція 1971 г.), Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію 1988 року, що доповнює Монреальську кін Вінцем 1971 р Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення 1991 р.; |
- конвенції про уніфікацію норм, що гарантують захист фінансових інтересів кредиторів при лізингу повітряних суден: Конвенції про міжнародні майнові

права на рухоме обладнання та Протоколу по авіаційному обладнанню до неї 2001 року (Кейптаунська конвенція 2001 г.).

Важливу частину нормативної бази чинного міжнародного повітряного права утворюють регіональні угоди: багатостороння Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях в Європі 1956 р.; Угода про порядок встановлення тарифів при регулярних повітряних сполученнях між членами Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) 1967 року, Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях членів Асоціації держав Південно-Східної Азії (АСЕАН) 1971 р. Угода про процедури встановлення тарифів внутрішньоєвропейських регулярних перевезень між членами ЄКЦА 1987 р. Угода про розподіл ємності на внутрішньоєвропейських регулярних повітряних сполученнях між членами ЄКЦА 1987 р. Декларація Ямусукро про нову африканської політиці в області повітряного транспорту 1988 г. (переглянута у вересні 1994 р.),

Особливе місце в системі міжнародного повітряного права займають двосторонні угоди про повітряне сполучення, кількість яких - близько трьох тисяч. Їх роль виняткова велика: вся всесвітня мережа міжнародних повітряних сполучень побудована на цих угодах, і тільки вони вирішують, як і яким чином повітряні судна одних держав можуть здійснювати міжнародні польоти і перевезення в інші держави.

2. Принципи МІЖНАРОДНОГО ПП.

Довгий час польоти цивільної авіації за межами державної території регулювалися ст. 12 Чиказької Конвенції 1944 г. Тепер такі польоти над виключною економічною зоною, відкритим морем, міжнародними протоками і архіпелажними водами регулюються також Конвенцією ООН з морського права 1982 г. Круг регульованих зазначеними договорами питань діяльності міжнародного повітряного транспорту досить широкий і різноманітний. У них вирішуються питання міжнародних польотів над державною територією і за її межами, здійснення міжнародних авіаперевезень, встановлення і експлуатації міжнародних повітряних сполучень, діяльності міжнародних авіаційних організацій, боротьби з захопленням і викраденням літаків. Незважаючи на різноманітне і багатопланове нормативний зміст, сучасне міжнародне повітряне право не є простою сукупністю принципів і норм або частиною міжнародного права, як воно іноді характеризується в юридичній літературі. В цьому випадку міжнародне повітряне право постало б як просте об'єднання специфічних принципів і норм.

Однак такий підхід суперечить широко поширеною в теорії і практиці міжнародного права точкою зору про те, що міжнародне повітряне право входить в систему міжнародного права. Цим визнається, що міжнародне право є системою і з цього випливає, що утворюють її галузі також мають системними властивостями і не можуть являти собою лише частина міжнародного права. Очевидно, що міжнародне повітряне право є особливою підсистемою системи

міжнародного права, яка підпорядкована вирішенню головного завдання, - правовому забезпеченню діяльності міжнародного повітряного транспорту і підтримці безпечних, ефективних і економічних міжнародних повітряних сполучень відповідно до положень Чиказької Конвенції 1944 р

Таким чином, під міжнародним повітряним правом слід розуміти систему принципів і норм, що регулюють відносини між державами і міжнародними авіаційними організаціями з приводу використання повітряним транспортом повітряного простору над державною територією і за її межами з метою здійснення регулярних і нерегулярних польотів і виконання повітряних перевезень за встановленими між державами міжнародних повітряних повідомлень.

3. Чиказька Конвенція міжнародної ЦА

Поява на початку XX століття транспортних літаків, що поклали початок повітряного транспорту, спричинило створення ГА. Перша міжнародна авіалінія Париж-Лондон, протяжністю 400 км, була відкрита в кінці 1918 року.

В даний час земну кулю оперезаний густою мережею повітряних сполучень пов'язують великі і малі держави. З кожним роком зростає обсяг внутрішніх і міжнародних перевезень.

13.10.1919 р Західно-європейськими державами була прийнята Паризька Конвенція. На основі її було створено Міжнародну аеронавігаційну комісію - "СИНА". Міжнародний технічний комітет юридичних експертів "СІТЕЖА" був постійним органом конференції по Міжнародному приватному повітряному праву, сокращенно званої "Сідпа" скликаній вперше в 1925 р Аналогічно Паризької конвенції 20.02.1928 р У Гавані була підписана державами Американського континенту Конвенція про комерційну авіацію.

В області аеронавігації Паризька і Гаванська Конвенції заклали основи міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних сполучень, багато хто з їх положень зберегли силу до теперішнього часу:

- про визначення національної приналежності ВС;
- про видачу посвідчень про льотної придатності ПС;
- про видачу свідоцтв авіаперсоналом;
- про судових документах.

Паризька Конвенція, Вперше в історії, юридично Закрета принцип повного і виняткового суверенітету держави над своїм повітряним простором.

У листопаді 1944 року з ініціативи США в Чикаго зібралися представителі 52 держав для врегулювання питань розвитку міжнародної ГА в повоєнний час. Представник СРСР відмовився брати участь в роботі Конвенції, тому що були запрошені Іспанія, Португалія та ін. держави, фактично підтримують фашистські райони Німеччини, Італії. Чиказька Конвенція закінчилася 7.12.1944 р підписанням акту, до якого були прикладені наступні документи:

- Конвенція про міжнародну ГА;
- угоди про міжнародні транзитних повітряних сполученнях;
- угода про міжнародні повітряні перевезення;

- тимчасова угода про міжнародну ГА, відповідно до якого була створена тимчасова міжнародна організація ГА-ПІ-КАО. Вона володіла лише консультативними повноваженнями.

Міжнародний льотно-технічний стандарт - будь вимогу до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічним характеристикам, персоналу або правил, єдинообразное застосування якого визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації, котроне будуть дотримуватися договірні держави відповідно до Конвенції і про недотримання якого вони в обов'язковому порядку повинні повідомити Раді відповідно до статті 38 Конвенції.

Рекомендована практика - будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, частини, технічним характеристикам, персоналу або правил, однакове застосування якого визнається бажаним в інтересах безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації та яке будуть стреміться дотримуватися Договірні держави згідно з Конвенцією.

4. Положення до Чиказької конвенції

Для зручності користування міжнародні льотно-технічні стандарти і рекомендована практика оформляється у вигляді Додатків (ANNEXES) до Конвенції.

Додаток N1. Видача свідоцтв авіаційному персоналу. Сформовано вимоги до кваліфікації, необхідні для по-лучения свідоцтва членам екіпажів ПС і наземному персоналу, а також викладені медичні вимоги для отримання цих свіде-тельств.

Додаток N2. Правила польотів.

Висвітлено загальні положення щодо застосування правил польотів, обя-занності і права КВС, описані візуальні і світлові сигнали, по-рядок передачі сигналів лиха і терміновості.

Додаток N3. Метеозабезпечення міжнародної аеронавігації.

Визначено вимоги до метеозабезпечення міжнародної аеро-навігації та органам, що забезпечує таке обслуговування.

Додаток N4. Аеронавігаційні карти.

Норми і рекомендації додатки вказують на вимоги, що пред'являються до аеронавігаційним картками, необхідним для виконенія міжнародних польотів.

Додаток N5. Єдиниці вимірювання, підлягають використанню в повітряних і наземних операціях. Визначено розмірність одиниць, використовуваних для 2-х-сторонньої зв'язку.

Додаток N6. Експлуатація ВС.

Частина 1. Міжнародний комерційний повітряний транспорт-самолети.

Частина 2. Міжнародна авіація загального призначення-літаки.

Частина 3. Міжнародні польоти-вертольоти.

Додаток N7. Національні і реєстраційні знаки ВС. Визначає розміри, місце і порядок нанесення на ВС націо-

нальних і реєстраційних знаків.

Додаток N8. Льотна придатність ВС.

Визначається мінімальний рівень льотної придатності, який необхідний для визнання сертифікатів льотної придатності інших государств.

Додаток N9. Упрощення формальностей.

Визначає вимоги в спрощення паспортного, візового та санітарно-карантинного контролю, митних формальностей при в'їзді, транзит і в'їзді пасажирів і порядку оформлення прильоту і вильоту ВС.

Додаток N10. Авіаційна електрозв'язок.

Том I. Частина I. Обладнання і системи.

Частина 2. Радіочастоти.

Том II. Правила зв'язку, включаючи правила, що мають статус PANS

Додаток N11. Обслуговування повітряного руху.

Встановлено загальні вимоги до ОВС, його види та приписи за видами ОВС.

Додаток N12. Пошук і порятунк. Рекомендуються принципи створення і роботи пошуково-рятувальних служб, організація зв'язку і взаємодії зі службами інших країн.

Додаток N13. Розслідування авіаційних подій.

Міститься класифікація подій, загальні принципи щодо їх расследования. Обов'язки держав щодо проведення расследования та подання інформації про АП.

Додаток N14. Аеродроми. Викладено вимоги до характеристик аеродромів та їх обладнання.

Додаток N15. Служби аеронавігаційної інформації. Изложени загальні вимоги до аеронавігаційної інформації, функції органів і вимоги до форм надання аеронавігаційної інформації.

Додаток N16. Охорона навколишнього середовища.

Том I. Авіаційний шум.

Том II. Емісія авіаційних двигунів.

Додаток N17. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Додаток N18. Безпечна перевезення небезпечних вантажів по воздуху.

Дана класифікація небезпечних вантажів, їх маркування і правила перевезення.

Додаток № 19 Управління безпекою польотів.

Крім міжнародних стандартів і рекомендованої практики з деяких питань аеронавігації розроблені "Процедури аеронавігаційного обслуговування" PANS (Procedures for air navigation services) - це процедури, які або не досягли рівня стандартів і рекомендованої практики або надмірно деталізують певні вимоги, або схильні до частих змінам, і тому застосування до них порядку, встановленого щодо прийняття додатків, вважається занадто важким.

I. Правила польотів та обслуговування повітряного руху -

4444 = RAC / 5c1 / 12 /

2. Здійснення польотів ВС - 8168-OPS / 3 /

3. Скорочення і коди - 8400/4

4. Додаткові регіональні процедури - 7030/4 /.

З метою планомірного обладнання території районів ІКАО в аеронавігаційного відношенні для забезпечення безпеки і регулярності польотів в міжнародних повітряних сполученнях складаються аеронавігаційні плани. Принципи планування розробляються АПК, проте саме планування здійснюється з урахуванням вимог регіонального характеру. Плани, як правило, містять наступні розділи:

- загальні положення;
- аеродромна мережа і ОВС;
- мережі зв'язку та радіонавігаційних засобів;
- метеозабезпечення та забезпечення аеронавігаційної інформацією;
- пошук і порятунок.

Плани складаються на 5 регіонів:

Європа EUR

Африка та Індійський океан AFI

Південна Америка і Карибське море SAM, CAR

Близький Схід і Азія MID

Північна Атлантика, Північна Америка і Тихий океан NAT, NAM, PAC.

Плани розробляються на 5 років і змінюються в міру необхідності.

ІКАО також видає:

- індекси і покажчики, умовні позначення
- довідники і обслуговуючі документи
- технічні довідники та керівництва
- збірники міжнародних угод
- збірники статистичних даних
- документи Асамблей, Ради і його постійних органів
- звіти та доповіді конференцій і нарад.

5. Міжнародні сигнали

А) Візуальні попереджувальні сигнали.

Вдень або вночі - серія ракет, випущених з землі з інтервалом в 10 сек. і дають при розриві червоні або зелені вогні (зірки), вказує ВС, який не має дозволу, на те, що воно здійснює політ в забороненій, небезпечної або зоні обмеження польотів або знаходиться на шляху в одну з цих зон і йому слід предпринімати необхідні заходи безпеки.

В) Світлові сигнали.

О Г О Н Ь аеродромна диспетчерська служба дня:

ВС в польоті | ВС на землі

зелений постійного

світіння посадка дозволена зліт дозволено

серія зелених

спалахів поверніться для посадки * рулювання дозволено

серія червоних

спалахів аеродром не придатний

посадка забороняється рулювання в обхід ис

пользуемая посад.пло-

щади

серія білих спалахів виконуйте посадку на

цьому аеродромі і на-

дуйте до перону * повертайтеся до міс-

ту старту на аеродромі

червона ракета незалежно від будь-яких пре

дидущей вказівок, посад

ка на даний час не

дозволяється

миготіння вогнями

ВПП або РД звільніть ВПП і на-

дуйте за світловим сиг

налом подається АДП

* Дозвіл на посадку і на рулювання буде дано в належний час.

Підтвердження ВС прийняття сигналів.

д н е м: - в польоті - погойдуванням крил

- на землі - рух елеронів або керма повороту н о ч ь ю: - на землі і в польоті - дворове миготіння само-

льотних посадочних фар.

С) Наземні візуальні сигнали.

Наземні візуальні сигнали в основному викладаються на сигнальній майданчику, яка представляє квадрат розміром 9 x 9 метрів з білою окантовкою шириною 0,3 метра. Вона повинна бути хо-рошо видно з висоти 300 метрів по кутом до горизонту 100 з будь-якого напрямку.

заборона посадки

Горизонтальне квадратне сигнальне полотнище червоного цвета з жовтими діагоналями, викладається на сигнальній площадці, означає, що посадка заборонена і що ця заборона може бути продовжена.

Необхідність дотримань особливої обережності під час заходження на посадку і посадки

Горизонтальне квадратне сигнальне полотнище червоного цвета з однієї жовтої діагоналю, викладається на сигнальній площадці, означає, що в зв'язку з незадовільним станом площадки маневрування аеродрому, або з якоїсь іншої причини, необхідно дотримуватися особливої обережності під час заходження на посадку або посадці.

Використання злітно-посадочних смуг і руліжних доріжок. Горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору, викладається

на сигнальній площадці, означає, що повітряним судам слід

здійснювати посадку, зліт і рулювання тільки на ЗПС і РД.

Такий же горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору, але з вертикальною білою смугою, проведеної в кожній круглій частини знака, що викладається на сигнальній площадці, означає, що повітряним судам слід виконувати посадку і зліт тільки на ЗПС, а виконання інших маневрів на НЕ обмежується тільки межами ЗПС та РД.

Закриті ВПП або РД

Горизонтальні знаки у вигляді хрестів одного контрастного цвета, жовтого або білого, що викладаються на ЗПС і руліжних доріжках або їх частинах, позначає зону, непридатну для руху повітряних судів.

Напрямок посадки або зльоту

Горизонтальне біле або помаранчеве посадочне "Т" вказує напрямок посадки і зльоту повітряних суден, які виконуються паралельно поздовжньої частини літери "Т" і в сторону її поперечної частини.

Примітка

При використанні посадкового "Т" в нічний час, воно освітлюється або окаймлюється білими вогнями.

Поєднання з двох цифр, що викладаються вертикально на аеродромному командно-диспетчерському пункті або біля нього, вказує повітряному судну, що знаходиться на площі маневрування аеродрому, напрямок зльоту, яке виражається в десятках градусів, округлених до найближчих 100 магнітного компаса.

Правий коло польотів

Наявний на сигнальній площадці або горизонтально в кінці ЗПС або використовуваної стрічкою смуги знак яскравого цвета. В формі стріли, вигнутої вправо, означає, що перед посадкою і після зльоту ПС повинно виконувати повороти і розвороти вправо.

Пункт збору донесень, що стосуються обслуговування повітряного руху

Вертикально розташована на жовтому фоні чорна буква "С" позначає місцезнаходження пункту збору донесень, що стосуються обслуговування повітряного руху.

Виконуються польоти планерів

Знак у вигляді подвійного хреста білого кольору, викладаємо горизонтально на сигнальній площадці, означає, що аеродром існує для польотів планерів і що такі польоти виконуються в даний час.

Д) Сигнали, які використовуються між сигнальником і пілотом.

1. Дійте відповідно до подальшими сигналами

Сигнальник керує діями пілота, якщо цього вимагають умови руху на аеродромі.

2. Місце стоянки тут

Руки підняті над головою ладонями всередину.

3. рулите до наступного сигнальнику

Права чи ліва рука опущена вниз, інша рука спрямована поперек тулуба, вказуючи напрям розташування наступного сигнальника.

4. рулите вперед

Руки трохи розставлені долонями назад; виробляються повторювані рухи руками вгору-назад, починаючи від рівня плечей.

5. Поворот

а) Повертайте вліво: права рука опущена вниз, лівою рукою виробляються повторювані дви-

вання вгору-назад. Швидкість двігання руки позначає темп повороту.

б) Повертайте вправо: ліва рука опущена вниз, правою рукою виробляються повторювані

руху вгору-назад. швидкість

руху руки позначає темп

повороту.

6. Стоп

Піднятими над головою руками виробляються повторювані скре-щіваючієся і розходяться руху (швидкість руху рук вказує на терміновість зупинки,

тобто чим швидше рух рук, тим

швидше слід зробити зупинку).

7. Гальма

а) Натисніть на гальмо: зігнути в лікті руку з розігнутими пальцями горизонтально перед

корпусом і потім стиснути кисть

руки в кулак.

б) Відпустіть гальмо: зігнути в лікті руку зі стислою в кулак кистю горизонтально перед

корпусом, розтиснути кулак і

розігнути пальці.

8. Стояночні колодки

а) Колодки встановлені: руки опущені вниз долонями всередину; розведені в сторону руки переміщуються в середину.

б) Колодки прибрані: руки опущені вниз долонями назовні; руки переміщуються в різні боки.

9. Запускайте двигунів (двигуни)

Ліва рука піднята над головою з числом розігнути пальців, відповідних номеру запускається двигуна; правою рукою виробляються

кругові рухи на рівні голови.

10. Вимкніть двигуни

Одна рука піднята до рівня плечей, перед шиєю, долонею вниз. Рука, осту-ваясь зігнутою в лікті, рухається го-різонтально з боку в бік.

11. Сповільнюйте рух.

Руки опущені вниз, долонями звернені до землі; потім проводиться кілька рухів вгору-вниз.

12. Зменшуйте обертів двигуна (двигунів) на зазначеній стороні.

Руки опущені вниз, долоні звернені до землі, потім або правою, або лівою рукою виробляються дви-

вання вгору і вниз, що позначають,

що слід знизити обороти двігача (двигунів), відповідно, на лівій або правій стороні.

13. Рухайтесь назад.

Руки опущені вниз долонями вперед; виробляється повторюваний руху вперед-вгору до рівня плечей.

14. Повороти під час руху назад.

а) Хвостом вправо: ліва рука спрямована під кутом вниз; піднятою над головою правою рукою

виробляється повторюваний двіжіння вперед-в горизонтальне положення і назад - у вертикальне.

б) Хвостом вліво: права рука спрямована під кутом вниз; піднятою над головою лівою рукою

виробляються повторюваний двіжіння вперед - в горизонтальне положення і назад - у вертикальне.

15. Шлях вільний

Права рука зігнута в лікті і поднята вгору; кисть стиснута в кулак, більшою пальцем витягнуть вгору.

16. Висіння.

Руки розведені в боки в горизонтальному положенні.

17. Набирайте висоту.

Руки розведені горизонтально в бік долонями вгору; проіводяться повторюваний руху

вгору - вниз до рівня плечей. Скорість руху рук вказує на швидкість набору висоти.

18. знижується

Руки розведені горизонтально в сторони долонями вниз; проіводяться повторюваний руху

вниз - вгору до рівня плечей. Скорість руху рук вказує на швидкість зниження.

19. Передвигаються горизонтально

Відповідна рука витягнута горизонтально в напрямку руху; рукою виробляються повто-

рюючий руху перед корпусом в

сторону витягнутої горизонтально руки.

20. Приземляйтеся

Руки опущені вниз і схрещені перед корпусом.

Е) Сигнали передаються пілотом повітряного судна сигнальнику.

1. Гальма

а) Гальма включені: розташувати руку з розігнутими пальцями в горизонтальному положенні на рівні особи і стиснути кисть руки в кулак.

б) Гальма відпущені: розташувати руку зі стислою в кулак кистю в горизонтальному положенні на рівні особи і розігнути пальці.

2. Стояночні колодки

а) Встановити колодки: розвести руки долонями назовні і схрестити їх перед лицем.

б) Прибрати колодки: схрещені перед обличчям руки долонями на-ружу розвести в сторони.

3. Готовність до запуску двигуна (двигунів)

Розігнути на руці відповідну кількість пальців, обозначаючись номер підлягає запуску двигуна.

Перехоплення цивільних ВС.

Дії перехоплюваних ВС:

- виконує вказівки перехоплювача, інтерпретуючи сенс візуальних сигналів і відповідаючи на них.

- повідомляє, у міру можливості, відповідний орган ОНР;

- по можливості встановити р / зв'язок з перехоплювачем або органом управління перехоплення на частоті 12,5 мегагерц або 243 мегагерц;

- встановити код А-7700 на пріємоответчіке.

Фрази, які використовуються перехоплює повітряними судами Фрази, які використовуються ПЕРЕХВАТИВАЄМИМИ повітряними судами

Фраза Проізношеніє1 Значення

CFLR SIGN КОЛ САЙН Прошу повідомити ваш позивний

POLLOU ФО-ЛОУ Слідуйте за мною

DESCEND ДІ-сенд знімати для ви-полнення посадки

TOU LAND Ю Ленд Сідайте на цей аеродром

PROCEED ПРО-СІД Слідуйте своїм курсом Фраза Проізношеніє1 Значення

CALL SIGN КОЛ САЙН Мій позивний

(Call sign) 2 (позивний) (позивний)

WILCO ВІЛ-КО Вас зрозумів. виконую

CAN NOT Кен НОТ Виконати не можу

REPEAT РІ-піт Повторіть вашу вказівку

AM LOST ЕМ ЛОСТ Втратив орієнтування

NAYDAY мейд Терплю лихо

HIJACK3 ХАЙ-ЛЖЕК Захоплений

LAND ЛЕІД Вимагаю здійснити посадку

(Place name) (найменування (найменування пункту)

пункту)

DESCEND ДІ-СЕНД Вимагаю знизитися

Якщо по радіо отримані вказівки, що суперечать вказівкам перехоплювача, перехоплений ВС запитує роз'яснення, продовжуючи з'ясовувати вказівки перехоплювача.

РАДІОЗВ'ЯЗОК ПІД ЧАС перехопити.

Кожна фраза, зазначена в таблиці, вимовляється двічі.

1. У другій колонці підкреслені склади, які повинні вимовлятися з наголосом.
2. Необхідний позивний повинен бути тим позивним, який використовується для встановлення радіотелефонного зв'язку з органами обслуговування повітряного руху та який соотвѣтствует пізнавальний індекс повітряного судна, включеному до плану польоту.
3. Умови не завжди можуть виявитися придатними для використання фрази "ХАЙ-ДЖЕК".

Сигнали, які використовуються в разі перехоплення.

| | | | |
|-------|--------------------------------------|----------|-----------|
| серія | Сигнали перехоплює повітряного судна | значення | Відповіді |
| | перехоплює повітряного судна | значення | |

1 Вдень - Жести крилами, перебуваючи попереду і, як правило, зліва від перехватюваного ВС, і, після підтвердження приїняття сигналу, повільний відворот в гори-зонтальним площині, як правило, ліворуч, для виходу на потрібний курс.

ВНОЧІ - Ті ж самі дії і, в доповнення до цього "миготіння" аеронавігаційними вогнями через нерівномірні проміжки часу. ви перех-

вачени.

дотримуйтесь

за мною. ЛІТАКИ:

Вдень - Жести крилами і слідо́вваніє за перехоплює ВС.

ВНОЧІ - Ті ж самі дії, і в до́полненіє до цього, "миготіння" аеронаві-гаціонними вогнями через неравномерніе проміжки часу.

ВЕРТОЛЬОТИ:

Вдень або ВНОЧІ - Жести, "міга́ннє" аеронавігаційними вогнями че-
рез нерівномірні проміжки часу

і слідування за перехоплює ВС Вас зрозумів

виконую

2 Вдень або ВНОЧІ - Різкий відрив від перехвативаємого ВС шляхом розвороту набором висоти в 90о або більше, без перетину лінії польоту перехвативаємого ВС дотримуйтесь

своїм

курсом ЛІТАКИ:

Вдень або ВНОЧІ -Покачіваніє крилами

ВЕРТОЛЬОТИ:

ДНЕМ або ВНОЧІ - Такі ж сигнали серії 1 для вертольотів. Вас зрозумів

виконую

3 Вдень - Політ по колу над аеродромом, ви́пуск шасі і проліт ВПП у напрямку посадки або, якщо перехоплювати ВС являється вертолїт, проліт над вертолїтним посадочним майданчиком.

ВНОЧІ - Ті ж самі дії і, в до́полненіє до цього, включення посадочних фар без "миготіння". Виполняй-

ті посад-

ку на

цьому АЕ

родроме ЛІТАКИ:

Вдень - Випуск шасі, проходження за перехоплює ВС і, якщо після про́лета ВПП умови для посадки счіта́ються безпечними, починається випол́неніє посадки.

ВНОЧІ - Ті ж самі дії і, в доповнення до цього, включення посадочних фар (при їх наявності) без "миготіння".

ВЕРТОЛЬОТИ:

ДНЕМ або ВНОЧІ - слідування за перехвативаючим ВС і виконання посадки з включенням посадочних фар (при їх наявності) без "миготіння". Вас зрозумів викону

4 ЛІТАКИ:

ДНЕМ-Прибирання шасі при прольоті над ЗПС посадки на висоті більше 300 м (1000 фут) але не вище 600м (2000 фут) над рівнем аеродрому, і продовження польоту по колу над аеродромом аеродром, зазначений

вами, не-

придатний. ДНЕМ або ВНОЧІ-Якщо перехоплювати

ВС хоче, щоб перехоплюється ВС слід за ним на запасний аеродром, перехоплює ВС прибирає шасі і використовує сигнал серії 1 для перехвативаючих ВС. Вас зрозумів

дотримуйтесь

за мною

1 2 3 4 5

ВНОЧІ - "Мерехтіння" літаковими посадочними фарами при прольоті над ЗПС посад-

ки на висоті більше 300 м (1000 фут), але

не вище 600 м (2000 фут) над рівнем

аеродрому, і продовження польоту по кру-

гу над аеродромом. при неможливості

"Миготіння" посадочними фарами проізо-

диться "миготіння" будь-якими іншими наявними

вогнями. Якщо перехоплювати ВС має намір надати перехоплює ВС свободу дій, воно використовує сигнали серії 2 для перехоплює

ВС. Вас зрозумів

дотримуйтесь

своїм

курсом

5 ЛІТАКИ: | ДНЕМ або ВНОЧІ - Використовуйте сигнали Вас зрозумів

Вдень або ВНОЧІ - періодично вмикається і Не можу серії 2, для перехоплюючих ВС.

вимкнути всі бортових вогнів, виконати з таким розрахунком, щоб відрізнити їх від проб волосінних вогнів.

6 ЛІТАКИ:

Вдень або ВНОЧІ - "Мерехтіння" всіма борто-вими вогнями через нерівні проміжки часу.

ВЕРТОЛЬОТИ:

Вдень або ВНОЧІ - "Мерехтіння" всіма борто-вими вогнями через нерівні проміжки часу. У состоя-

ванні бедст

вія. Вдень або ВНОЧІ - Використовуйте сигнали серії 2, для перехвативющих ВС. Вас зрозумів