

Руководство по перехвату гражданских воздушных судов

(Подборка действующих положений
и специальных рекомендаций ИКАО)

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ — 1990



*Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ.

Document Sales Unit
International Civil Aviation Organization
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400
Montreal, Quebec
Canada H3A 2R2
Tel.: (514)285-8022
Telex: 05-24513
Fax: (514)285-6769
Sitatex: YULCAYA

Заказы с оплатой кредитными карточками (только "Виза" или "Америкэн экспресс") направлять по вышеуказанному адресу.

Egypt. ICAO Representative, Middle East Office, 9 Shagaret El Dorr Street, Zamalek 11211, Cairo.

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex).

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi or 17 Park Street, Calcutta.
The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi-110001.

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo.

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi.

Mexico. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Apartado postal 5-377, C.P. 06500, México, D.F.

Peru. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100.

Senegal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar.

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid.

Thailand. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901.

United Kingdom. Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

11/94

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

Руководство по перехвату гражданских воздушных судов

**(Подборка действующих положений
и специальных рекомендаций ИКАО)**

(Doc 9433-AN/926)

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ — 1990



ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в *Журнале ИКАО* и в ежемесячном дополнении к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Тексты этих поправок можно получить бесплатно по запросу.

№	Дата	Кем внесено

№	Дата	Кем внесено

ПРЕДИСЛОВИЕ

В соответствии с решением Совета ИКАО, принятым 14 декабря 1983 года, в настоящем Руководстве сведены воедино все положения и специальные рекомендации ИКАО, относящиеся к вопросу перехвата гражданских воздушных судов. Положения и специальные рекомендации взяты из текста Приложений 2, 4, 6 (части I, II и III), 7, 10 (тома I и II), 11 и 15 и документов "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS, том I, Doc 8168) и "Правила аэронавигационного обслуживания. Правила полетов и обслуживание воздушного движения" (PANS-RAC, Doc 4444). Такие выдержки помечены знаком #, а "..." указывает на опущенный текст. Источники материала пунктов и примечаний, помеченных таким образом, приводятся в добавлении А. Ссылки на пункты в тексте обозначают номера пунктов в настоящем Руководстве, если не указано иного.

В соответствии с решением Аэронавигационной комиссии от 23 июня 1986 года во второе издание Руководства включен также инструктивный материал, в котором развиваются различные положения и специальные рекомендации, относящиеся к вопросу перехвата гражданских воздушных судов и включенные в первое издание (1984). Этот инструктивный материал разработан при содействии аэронавигационной исследовательской группы с участием гражданских и военных специалистов. Обращается внимание еще на одно самостоятельное руководство — "Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов" (Doc 9554) — в подготовке которого также принимала участие упомянутая аэронавигационная исследовательская группа.

Цель настоящей подборки выдержек из различных документов ИКАО и дополнительного инструктивного материала заключается в облегчении понимания данного вопроса и предоставлении удобного в пользовании справочного материала. Выражается надежда на то, что данный материал будет также содействовать соблюдению и применению различных положений и специальных рекомендаций.

Исходя из вышеизложенного, высказывается просьба, чтобы Договаривающиеся государства довели содержащийся в данном Руководстве материал до сведения своего гражданского и военного административного или эксплуатационного персонала, который может иметь отношение к разработке и(или) применению национальной практики и правил, относящихся к опознаванию и перехвату гражданских воздушных судов.

ДАННАЯ СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА
ЧИСТОЙ.

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
1. Введение.....	1-1
1.1 Терминология.....	1-1
1.2 Обстоятельства, при которых может выполняться перехват.....	1-1
2. Общие принципы.....	2-1
3. Исключение или уменьшение необходимости в перехвате.....	3-1
3.1 Опознавание гражданских воздушных судов.....	3-1
3.1.1 Общие положения.....	3-1
3.1.2 Представление планов полета.....	3-1
3.1.3 Связь "воздух-земля" и передача донесений о местоположении.....	3-2
3.1.4 Координация действий между органами ОВД.....	3-4
3.1.5 Передача сообщений, касающихся ОВД.....	3-7
3.1.6 Средства связи между органами ОВД.....	3-10
3.1.7 Координация действий военных полномочных органов/подразделений и полномочных органов/подразделений ОВД.....	3-13
3.1.8 Средства связи между органами ОВД и военными органами.....	3-14
3.1.9 Действия органов ОВД в отношении неопознанных воздушных судов.....	3-15
3.1.10 Опознавание с помощью радиолокатора.....	3-15
3.1.11 Визуальное опознавание.....	3-23
3.2 Аспекты навигации.....	3-24
3.2.1 Общие положения.....	3-24
3.2.2 Бортовое навигационное оборудование.....	3-24
3.2.3 Соблюдение плана полета.....	3-25
3.2.4 Запретные зоны и зоны ограничения полетов.....	3-25
3.2.5 Навигационное содействие со стороны органов ОВД....	3-25
3.2.6 Навигационное содействие со стороны военных органов	3-27
3.3 Опубликование информации.....	3-28
3.3.1 Опубликование в сборниках аэронавигационной информации (AIP).....	3-28
3.3.2 Опубликование в извещениях NOTAM.....	3-29
3.3.3 Отображение на аэронавигационных картах.....	3-30
4. Исключение или уменьшение опасных последствий в случае перехвата.	4-1
4.1 Перехват.....	4-1
4.1.1 Действия государств.....	4-1
4.1.2 Действия перехватывающих воздушных судов.....	4-2
4.1.3 Действия перехватываемых воздушных судов.....	4-7
4.1.4 Визуальные сигналы "воздух-воздух".....	4-9

(v)

4.1.5	Связь "воздух-земля".....	4-11
4.1.6	Действия органов управления перехватом.....	4-13
4.1.7	Действия органов ОВД в случае перехвата.....	4-14
4.2	Доступность информации.....	4-15
4.2.1	Опубликование информации в сборниках аэронавигацион- ной информации (AIP).....	4-15
4.2.2	Наличие информации на борту воздушных судов.....	4-16
Добавление А.	Источники материала, воспроизводимого из документов ИКАО.....	A-1
Добавление В.	Типовое соглашение об оперативном взаимодействии между (орган ОВД) и (военный орган).....	B-1
Добавление С.	Образец информации о правилах и визуальных сигналах для включения в сборники аэронавигационной информации.....	C-1
Добавление D.	Образцы контрольных карточек для использования пилотами в случае перехвата.....	D-1

**ПОЛОЖЕНИЯ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ИКАО, ОТНОСЯЩИЕСЯ К
ПЕРЕХВАТУ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ТЕРМИНОЛОГИЯ

1.1.1 Слово "перехват" в настоящем Руководстве не включает перехват и сопровождение, выполняемые по запросу терпящих бедствие воздушных судов в соответствии с положениями Руководства по поиску и спасанию (Doc 7333).

1.1.2 Термины "отклонившееся от курса воздушное судно" и "неопознанное воздушное судно" в настоящем Руководстве имеют следующие значения:

Отклонившееся от курса воздушное судно. Воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку.

Неопознанное воздушное судно. Воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена.

Примечание. Воздушное судно может рассматриваться в качестве "отклонившегося от курса воздушного судна" одним органом и одновременно в качестве "неопознанного воздушного судна" другим органом.

1.2 ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ МОЖЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ПЕРЕХВАТ

□ 1.2.1 Командиры гражданских воздушных судов должны знать, что перехват может быть выполнен в том случае, если военные, таможенные или полицейские полномочные органы государства:

- a) не могут обеспечить позитивного опознавания воздушного судна, наблюдаемого в суверенном воздушном пространстве данного государства или входящего в такое воздушное пространство, с помощью средств, помимо визуального наблюдения, т.е. в рамках координации с органами обслуживания воздушного движения и/или с помощью вторичного обзорного радиолокатора;
- b) наблюдают, что воздушное судно без надлежащего разрешения готовится войти или вошло в воздушное пространство над районом его территории, в котором полеты гражданских воздушных судов ограничиваются или запрещаются;
- c) наблюдают, что воздушное судно, находящееся в его воздушном пространстве, отклоняется от назначенного маршрута обслуживания воздушного движения (ОВД) или указанного в плане полете маршрута за пределами сети маршрутов ОВД, не имея известных или очевидных обоснованных причин для такого отклонения; или
- d) подозревают, что воздушное судно выполняет незаконный полет и/или незаконную перевозку товаров или лиц, несовместимые с целями Чикагской конвенции и противоречащие законам данного государства.

1.2.2 ☐ Перехват гражданского воздушного судна может также выполняться, если воздушное судно:

- a) входит в суверенное воздушное пространство государства без надлежащего разрешения и не выполняет указаний совершить посадку или покинуть данное воздушное пространство;
 - b) входит в суверенное воздушное пространство государства, используя пункты или маршруты, отличающиеся от указанных в разрешении на пролет; или
 - c) представляет опасность для других воздушных судов.
-

2. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 Статья 3 а) Конвенции устанавливает, что Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

2.2 Статья 3 б) Конвенции устанавливает, что воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

2.3 Перехват гражданских воздушных судов регламентируется соответствующими правилами и административными директивами, издаваемыми Договаривающимися государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, в частности в соответствии со Статьей 3 d), согласно которой Договаривающиеся государства обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. В соответствии с этим при разработке соответствующих правил и административных директив должное внимание обращается на принципы, изложенные ниже в пункте 2.5, и визуальные сигналы, описанные в пунктах 4.1.4.2 и 4.1.4.3.

2.4 Признавая тот факт, что правильное использование и понимание гражданскими и военными воздушными судами во всем мире любых визуальных сигналов, применяемых в случае перехвата, который следует предпринимать только в качестве крайней меры, имеет важное значение для безопасности выполнения полетов, Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении визуальных сигналов, описываемых в пунктах 4.1.4.2 и 4.1.4.3, обратился к Договаривающимся государствам с настоятельной просьбой о том, чтобы их государственные воздушные суда строго придерживались этих визуальных сигналов. Поскольку перехваты гражданских воздушных судов являются во всех случаях потенциально опасными, Совет также сформулировал специальные рекомендации, включенные в настоящее Руководство, и настоятельно призвал Договаривающиеся государства единообразно применять эти рекомендации. Термин "специальные рекомендации" относится ко всем последующим выдержкам из текста дополнения А Приложения 2 (см. добавление А).

Принципы, соблюдаемые государствами

2.5 Для обеспечения единообразия правил, что является необходимым для безопасности навигации гражданских воздушных судов, Договаривающиеся государства при разработке правил и административных директив должны образом учитывают следующие принципы:

- а) перехват гражданских воздушных судов будет предприниматься только в качестве крайней меры;
- б) перехват, в случае его осуществления, будет ограничиваться опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме;
- с) не будет предприниматься учебный перехват гражданских воздушных судов;

- d) в тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну будут передаваться по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующая информация; и
- e) в тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

2.6 Договаривающиеся государства публикуют информацию о стандартном методе, который введен для маневрирования, производимого воздушными судами, перехватываемыми гражданское воздушное судно. Этот метод разрабатывается таким образом, чтобы была предотвращена любая опасность для перехватываемого воздушного судна.

Примечание. Специальные рекомендации, касающиеся метода, применяемого при маневрировании, содержатся в пункте 4.1.2.

2.7 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы предусмотреть использование вторичного обзорного радиолокатора там, где он имеется, для опознавания гражданских воздушных судов в тех районах, где они могут подлежать перехвату.

2.8 Для устранения или уменьшения необходимости в перехвате гражданских воздушных судов важно, чтобы:

- a) органами управления перехватом были приложены все возможные усилия для опознавания любого воздушного судна, которое может быть гражданским воздушным судном, а также для передачи любых необходимых указаний или сведений таким воздушным судам через соответствующие органы обслуживания воздушного движения. С этой целью необходимо установить быструю и надежную связь между органами управления перехватом и органами обслуживания воздушного движения, а также необходимо обеспечить договоренность в отношении обмена информацией между такими органами о передвижениях гражданских воздушных судов в соответствии с положениями пунктов 3.1.7 и 3.1.8;
- b) зоны, запрещенные для всех гражданских рейсов, и зоны, где гражданский рейс не допускается без специального разрешения государства, четко указывались в сборниках аэронавигационной информации (AIP) в соответствии с положениями Приложения 15 наряду с указанием риска перехвата, если таковой имеется, в случае проникновения в такие зоны. При обозначении таких зон в непосредственной близости от сообщаемых маршрутов ОВД или других часто используемых линий пути, государства должны учитывать наличие и общую точность навигационных систем, которые должны использоваться гражданскими воздушными судами, а также способность этих воздушных судов оставаться вне пределов обозначенных зон; и
- c) там, где это необходимо, для того, чтобы воздушные суда имели возможность безопасно обходить запретные зоны или, при необходимости, зоны ограничения полетов, был рассмотрен вопрос об установлении дополнительных навигационных средств.

3. ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЛИ УМЕНЬШЕНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ В ПЕРЕХВАТЕ

3.1 ОПОЗНАВАНИЕ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.1.1 Общие положения

3.1.1.1 Необходимость в перехвате гражданских воздушных судов может быть существенно уменьшена, если эксплуатанты и пилоты воздушных судов, полномочные органы и подразделения обслуживания воздушного движения, военные полномочные органы и органы управления перехватом внимательно ознакомятся с изложенными ниже положениями и инструктивным материалом и если все стороны будут предпринимать надлежащие действия для обеспечения опознавания всех гражданских воздушных судов, выполняющих полеты в тех районах воздушного пространства, где приоритетом пользуются соображения национального суверенитета и безопасности.

3.1.1.2 Требуемые действия включают:

- представление и передача планов полета;
- передача соответствующих сообщений ОВД;
- поддержание двусторонней радиосвязи между воздушными судами и органами обслуживания воздушного движения;
- передача донесений о местоположении с борта воздушных судов и уведомлений о значительных отклонениях от указанной в плане полета линии пути;
- предоставление средств для осуществления оперативной и надежной связи между органами ОВД, а также между такими органами и органами управления перехватом; и
- обмен информацией относительно полетов гражданских воздушных судов на регулярной основе или по запросу.

3.1.2 Представление планов полета

3.1.2.1 Приложение 2 устанавливает, что план полета представляется до начала:

- a) любого полета или его части для того, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;
- b) любого полета по ППП в пределах консультативного воздушного пространства;
- c) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения обеспечения обслуживания, касающегося полетной информации, аварийного оповещения и поиска и спасания;

- d) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения координации действий с соответствующими военными органами или с органами ОВД в соседних государствах во избежание перехвата, необходимость в котором может возникнуть для целей опознавания; и
- e) любого полета с пересечением международных границ.

3.1.2.2 Термин "план полета" используется для обозначения в соответствующих случаях полной, относящейся ко всему маршруту полета информации по всем пунктам, включенным в план полета, или ограниченной информации, требуемой в целях получения диспетчерского разрешения для небольшой части полета, например на пересечение воздушной трассы, на взлет или посадку на контролируемом аэродроме.

3.1.2.3 Источником изложенного выше в пункте 3.1.2.1 d) требований может быть решение военных полномочных органов, однако это требование будет публиковаться соответствующим полномочным органом ОВД.

3.1.2.4 В целях реализации положений пункта 3.1.2.1 d) Приложение 11 предписывает, что полномочные органы обслуживания воздушного движения устанавливают любые районы или маршруты, на которых требования Приложения 2 относительно представления планов полета применяются ко всем полетам, с тем чтобы необходимые данные поступали в соответствующие органы обслуживания воздушного движения специально для обеспечения опознавания гражданских воздушных судов.

3.1.3 Связь "воздух-земля" и передача донесений о местоположении

3.1.3.1 Воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, осуществляет непрерывное прослушивание соответствующей частоты органа управления воздушным движением и по мере необходимости устанавливает с ним двустороннюю связь, за исключением того, что предписывается соответствующим полномочным органом ОВД в отношении воздушных судов, являющихся составной частью аэродромного движения над контролируемым аэродромом.

3.1.3.2 Хотя система избирательного вызова (SELCAL) или аналогичные автоматические сигнальные устройства удовлетворяют требованию об осуществлении прослушивания, такие устройства следует использовать выборочно в тех районах, где существует возможность перехвата.

3.1.3.3 Воздушные суда, выполняющие полеты большой протяженности над водной поверхностью или полеты над специально обозначенными районами, во время которых необходимо иметь на борту аварийно-спасательное радиооборудование или бортовой аварийный приводной маяк (ELBA), ведут непрерывное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц, за исключением тех периодов, когда воздушные суда поддерживают связь на других ОВЧ-каналах или когда ограничивающие характеристики бортовой аппаратуры или обязанности летного экипажа в кабине не позволяют осуществлять одновременное прослушивание двух каналов.

3.1.3.4 Воздушные суда ведут непрерывное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц ОВЧ-диапазона в районах или на маршрутах, где существует вероятность перехвата воздушных судов или других опасных ситуаций, и такое требование установлено соответствующим полномочным органом.

3.1.3.4.1 Воздушным судам, выполняющим полеты, не оговоренные в пунктах 3.1.3.3 и 3.1.3.4, следует, насколько это возможно, вести прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

3.1.3.5 За исключением случаев, предусмотренных соответствующим полномочным органом ОВД или соответствующим органом обслуживания воздушного движения в условиях, определенных таким полномочным органом, воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, сообщает соответствующему органу обслуживания воздушного движения о времени и высоте пролета каждого из установленных обязательных контрольных пунктов наряду с предоставлением другой требуемой информации. Донесения о местоположении также передаются при пролете дополнительных контрольных пунктов по запросу соответствующего органа обслуживания воздушного движения. В отсутствие установленных контрольных пунктов донесения о местоположении передаются через определенные промежутки времени, установленные соответствующим полномочным органом ОВД или указанные соответствующим органом обслуживания воздушного движения.

Примечание. В части II документа PANS-RAC (Doc 4444) изложены условия и обстоятельства, при которых передача информации о барометрической высоте в режиме С вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) удовлетворяет требованию в отношении информации об уровне в донесениях о местоположении.

3.1.3.6 Полеты по правилам визуальных полетов (ПВП) выполняются с соблюдением положений пунктов 3.1.3.1 и 3.1.3.5 в тех случаях, когда они выполняются в контролируемом воздушном пространстве (для полетов по приборам и визуальных полетов).

3.1.3.7 При выполнении полета по ПВП вне контролируемого воздушного пространства (для полетов по приборам и визуальных полетов), но в пределах районов или при входе в районы, или вдоль маршрутов, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с положениями пунктов 3.1.2.1 с) или d), осуществляется постоянное прослушивание соответствующей радиочастоты органа обслуживания воздушного движения, обеспечивающего представление полетной информации, и, по мере необходимости, передаются донесения о местоположении воздушного судна.

3.1.3.8 При выполнении полета по правилам полетов по приборам (ППП) вне контролируемого воздушного пространства, но в пределах районов или при входе в районы, или вдоль маршрутов, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с положениями пунктов 3.1.2.1 с) или d), осуществляется прослушивание на соответствующей радиочастоте и по мере необходимости устанавливается двусторонняя связь с органом обслуживания воздушного движения, представляющим полетную информацию.

3.1.3.9 При полетах по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства, в отношении которых соответствующий полномочный орган ОВД требует:

- представления плана полета;
- осуществления прослушивания на соответствующей частоте и, при необходимости, установления двусторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения, представляющим полетную информацию,

передаются в соответствии с положениями пункта 3.1.3.5, относящимися к выполнению контролируемых полетов, донесения о местоположении воздушного судна.

3.1.3.10 Предполагается, что воздушные суда, пользующиеся консультативным обслуживанием воздушного движения при полетах по ППП в пределах указанного консультативного воздушного пространства, руководствуются положениями пунктов 3.1.3.1 и 3.1.3.5, за исключением того, что план полета и изменения к нему не являются объектом диспетчерских разрешений и что в ходе полета поддерживается двусторонняя связь с органом, обеспечивающим консультативное обслуживание.

3.1.4 Координация действий между органами ОВД

Координация действий по обеспечению полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения

3.1.4.1 В том случае, когда соответствующий полномочный орган или полномочные органы ОВД сочтут это необходимым, между органами ОВД, обеспечивающими полетно-информационное обслуживание в соседних районах полетной информации (РПИ), осуществляется координация действия в отношении полетов по ППП и ПВП для обеспечения непрерывного полетно-информационного обслуживания таких воздушных судов в установленных районах или на установленных маршрутах. Такая координация осуществляется по соглашению между соответствующими органами ОВД.

3.1.4.2 В том случае, когда координация полетов осуществляется согласно вышеизложенному положению пункта 3.1.4.1, она включает передачу следующей информации о соответствующем полете:

- а) соответствующие пункты текущего плана полета; и
- б) время, когда в последний раз велась связь с соответствующим воздушным судном.

3.1.4.3 Эта информация направляется органу обслуживания воздушного движения, отвечающему за следующий район полетной информации, в котором данное воздушное судно будет выполнять полет, до входа воздушного судна в этот район полетной информации.

3.1.4.4 Когда соглашением, заключенным между соответствующими полномочными органами ОВД, требуется оказывать помощь в опознавании отклонившегося от курса воздушного судна или неопознанного воздушного судна и тем самым устранять или уменьшать необходимость в перехвате, информация о плане полета или ходе полетов по указанным маршрутам или части таких маршрутов в непосредственной близости от границ районов полетной информации также предоставляется органам обслуживания воздушного движения, отвечающим за районы полетной информации, прилегающие к таким маршрутам или их частям.

Координация действий по обеспечению консультативного обслуживания воздушного движения

3.1.4.5 Органы ОВД, обеспечивающие консультативное обслуживание воздушного движения, применяют в отношении воздушных судов, пожелавших воспользоваться этим видом обслуживания, порядок координации, указанный в пунктах 3.1.4.6 – 3.1.4.19.

Координация действий между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание в пределах смежных диспетчерских районов

3.1.4.6 По мере осуществления полета районные диспетчерские центры передают из пункта в пункт необходимую информацию о плане полета и диспетчерскую информацию.

Примечание. См. также пункт 3.1.4.4.

3.1.4.7 Указанная в пункте 3.1.4.6 информация передается заблаговременно, с тем чтобы принимающий пункт мог получить и проанализировать данные и осуществить необходимую координацию действий между двумя соответствующими пунктами.

3.1.4.8 Если расстояние от аэродрома вылета воздушного судна до границы соседнего диспетчерского района не позволяет иметь достаточно времени для передачи принимающему пункту после взлета необходимой информации о плане полета и диспетчерской информации, а также для приема, анализа и координации, передающий пункт направляет принимающему пункту данные, требуемые согласно положениям пункта 3.1.4.6, вместе с просьбой о принятии в соответствии с положениями пункта 3.1.4.10 до выдачи разрешения воздушному судну.

3.1.4.8.1 В том случае, когда воздушное судно запрашивает в полете первоначальное разрешение, находясь на таком же расстоянии от границы соседнего диспетчерского района, это воздушное судно задерживается в районе передающего пункта до тех пор, пока не будет направлена информация о плане полета и диспетчерская информация и осуществлена координация с соседним пунктом.

3.1.4.8.2 В том случае, когда воздушное судно запрашивает разрешение на изменение его действующего плана полета или передающий пункт предлагает изменить текущий план полета воздушного судна, находящегося вблизи границы, при обстоятельствах, аналогичных описанным, выдача пересмотренного разрешения задерживается до принятия этого предложения соседним пунктом.

3.1.4.9 В том случае, когда расчетные данные о пролете границы должны передаваться при обстоятельствах, упомянутых в пункте 3.1.4.8, время в отношении воздушного судна, которое еще не вылетело, основывается на расчетном времени вылета, определяемом органом УВД на аэродроме вылета. В отношении воздушного судна в полете, которому требуется первоначальное разрешение, время основывается на расчетном истекшем времени полета от пункта ожидания до границы плюс предлагаемое время, необходимое для осуществления координации.

3.1.4.10 В отношении информации, предоставляемой передающим пунктом в соответствии с положениями пунктов 3.1.4.6 и 3.1.4.8, принимающий пункт либо уведомляет передающий пункт о том, что он может принять соответствующее воздушное судно на указанных условиях, либо сообщает передающему пункту, какие изменения необходимо внести в план полета, с тем чтобы он мог принять это воздушное судно; однако в том случае, когда между соответствующими органами УВД имеется специальная договоренность, такое уведомление требуется только тогда, когда воздушное судно не может быть принято на условиях, предложенных передающим пунктом.

3.1.4.11 Основную ответственность за управление воздушным движением несет районный диспетчерский центр, в чьем диспетчерском районе выполняет полет воздушное судно, до расчетного времени пересечения этим воздушным судном границы этого диспетчерского района даже в том случае, когда управление движением одного или нескольких воздушных судов осуществляется в рамках переданных полномочий другими органами управления воздушным движением. Следует подчеркнуть, что принимающий пункт, поддерживающий связь с воздушным судном, которое еще не достигло точки передачи управления при входе в его район, не изменяет данного этому воздушному судну разрешения без предварительного согласия передающего пункта.

Примечание. По согласованию между соответствующими районными диспетчерскими центрами точкой передачи управления может служить точка, не расположенная на границе диспетчерского района.

3.1.4.12 Для осуществления передачи управления движением воздушного судна передающий пункт во всех случаях, кроме оговоренных в пунктах 3.1.4.13 и 3.1.4.13.1, уведомляет принимающий пункт о том, что воздушное судно может быть передано ему и что ответственность за управление должен взять на себя принимающий пункт либо немедленно, либо, если установлена конкретная точка передачи управления, во время прохождения воздушным судном этой точки. Если известен режим и код ВОРЛ, излучаемые в настоящее время воздушным судном, и принимающий пункт может воспользоваться этими данными, их следует включать в такое уведомление. Если осуществляется передача радиолокационного управления, такое уведомление включает информацию о местоположении (и при необходимости линии пути и скорости) радиолокационной отметки воздушного судна. При таком уведомлении следует также передавать существенные изменения к данным, переданным согласно положениям пункта 3.1.4.6, которые до этого не направлялись.

3.1.4.13 В том случае, когда между двумя районными диспетчерскими центрами, не оборудованными радиолокатором и не использующими автоматическое оборудование обработки данных, имеется специальная договоренность, уведомление, предусматриваемое в пункте 3.1.4.12, требуется только в тех случаях, если необходимо направить изменение к предварительно переданному текущему плану полета и диспетчерским данным в то время, когда воздушное судно может быть передано принимающему пункту.

3.1.4.13.1 За исключением случаев, когда осуществляется передача радиолокационного управления, нерадиолокационное эшелонирование устанавливается диспетчером радиолокационного контроля прежде, чем находящееся под радиолокационным управлением воздушное судно достигнет границы района ответственности данного диспетчера, или прежде, чем это воздушное судно выйдет за пределы зоны действия радиолокатора.

3.1.4.14 В том случае, когда применяются минимумы нерадиолокационного эшелонирования, передача связи "воздух-земля" с воздушным судном передающим пунктом принимающему осуществляется за 5 минут до расчетного времени достижения воздушным судном общей границы диспетчерских районов, если между двумя соответствующими районными диспетчерскими центрами не достигнута иная договоренность.

3.1.4.15 При тех обстоятельствах, когда во время передачи управления применяются минимумы радиолокационного эшелонирования, передача связи "воздух-земля" с воздушным судном передающим пунктом принимающему осуществляется сразу же после того, как принимающий пункт согласился взять управление на себя, если не применяются положения пункта 3.1.4.13.1.

3.1.4.16 Передающему пункту необходимо уведомлять о том, что воздушному судну будет дано разрешение или оно уже получило разрешение установить радиосвязь с принимающим пунктом, только в тех случаях, когда об этом имеется договоренность между двумя соответствующими районными диспетчерскими пунктами.

3.1.4.17 Принимающий пункт уведомляет передающий пункт об установлении связи с передаваемым воздушным судном и о принятии управления движением этого воздушного судна, если между двумя соответствующими районными диспетчерскими пунктами не достигнута иная договоренность.

3.1.4.18 В тех случаях, когда часть диспетчерского района расположена таким образом, что время, затрачиваемое на пролет ее воздушными судами, не позволяет соответствующему пункту осуществлять управление, следует заключить соглашение, предусматривающее прямую передачу управления между пунктами, отвечающими за соседние диспетчерские районы, при условии, что промежуточный пункт полностью информируется о таком движении; он может также требовать, чтобы другие пункты выполняли любые необходимые просьбы об устранении помех движению, находящемуся под его управлением.

3.1.4.19 В том случае, когда полет перестает быть контролируемым, т.е. когда воздушное судно выходит из контролируемого воздушного пространства или прекращает полет по ППП и переходит к полету по ПВП в воздушном пространстве, где полеты по ПВП не контролируются, соответствующий районный диспетчерский центр обеспечивает передачу соответствующей информации о данном полете органу (органам) ОВД, отвечающему за обеспечение данного воздушного судна полетной информацией и аварийным оповещением в ходе оставшейся части полета для того, чтобы гарантировать фактическое предоставление воздушному судну такого обслуживания.

3.1.5 Передача сообщений, касающихся ОВД

Сообщения, касающиеся представленного плана полета (FPL)

3.1.5.1 В тех условиях, когда не используются правила в отношении повторяющегося плана полета и не передаются сообщения, касающиеся текущего плана полета, передаются сообщения FPL для всех полетов, в отношении которых был представлен этот план, с тем чтобы можно было пользоваться обеспечиваемым диспетчерским обслуживанием, полетно-информационным обслуживанием или аварийным оповещением на всем маршруте полета или его части.

3.1.5.2 Сообщение FPL составляется и адресуется органом обслуживания воздушного движения, обслуживающим аэродром вылета или, в соответствующих случаях, органом обслуживания воздушного движения, получающим план полета от находящегося в полете воздушного судна, следующим образом:

- a) сообщение FPL направляется в районный диспетчерский центр или центр полетной информации, обслуживающий диспетчерский район или район полетной информации, в пределах которого расположен аэродром вылета;
- b) если еще не поступили основные данные плана полета в результате осуществления мероприятий, предусмотренных для повторяющихся планов полета, сообщение FPL направляется всем центрам, отвечающим за каждый район полетной информации или верхний район полетной информации по маршруту полета, которые не имеют возможности обработать текущие данные. Кроме того, сообщение FPL направляется

аэродромному диспетчерскому пункту на аэродроме назначения. При необходимости сообщение FPL направляется также центрам организации потока, в ведении которых находятся органы ОВД, расположенные по маршруту полета;

- с) в том случае, когда в плане полета указывается о возможном поступлении запроса о выдаче повторного диспетчерского разрешения в полете (RIF), сообщение FPL направляется соответствующим дополнительным центрам и аэродромному диспетчерскому пункту на измененном аэродроме назначения;
- d) там, где имеется договоренность в отношении использования сообщений, касающихся текущего плана полета (CPL), но где требуется информация для заблаговременного планирования потока движения, соответствующим районным диспетчерским центрам направляется сообщение FPL;
- e) в отношении полета по маршрутам, где обеспечивается только полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, сообщение FPL адресуется центру, отвечающему за каждый район полетной информации или верхний район полетной информации по маршруту полета и аэродромному диспетчерскому пункту на аэродроме назначения.

3.1.5.3 В том случае, когда полет выполняется с промежуточными остановками и когда планы полета для каждого этапа полета представляются на аэродроме первого вылета, соблюдается следующий порядок:

- a) пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, на аэродроме первого вылета:
 - 1) передает сообщение FPL в отношении первого этапа полета в соответствии с положениями пункта 3.1.5.2;
 - 2) передает отдельное сообщение FPL в отношении каждого последующего этапа полета, адресованное пункту донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, на соответствующем последующем аэродроме вылета;
- b) пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, на каждом последующем аэродроме вылета по получении сообщения FPL предпринимает действия, аналогичные тем, которые предпринимались бы в том случае, если бы план полета был представлен на месте.

3.1.5.4 Когда соглашением, заключенным между соответствующими полномочными органами ОВД, требуется оказывать помощь в опознавании воздушных судов и тем самым устранять или уменьшать необходимость в перехватах в случае отклонений воздушных судов от заданной линии пути, сообщения FPL в отношении полетов, выполняемых по указанным маршрутам или частям маршрутов в непосредственной близости от границ районов полетной информации, также направляются центрам, отвечающим за каждый район полетной информации или верхний район полетной информации, прилегающий к таким маршрутам и их частям.

3.1.5.5 Сообщения FPL обычно передаются непосредственно после представления плана полета. Однако, если план полета представляется более чем за 24 часа до расчетного времени уборки колодок, к которому он относится, по этому плану полета не предпринимаются никакие действия, пока до начала полета не остается максимум 24 часа, с тем чтобы избежать необходимости включения в план полета группы "ДАТА". Кроме того, если план полета представлен заранее и при этом действуют положения пунктов 3.1.5.2 b) или e) или 3.1.5.3, сообщение FPL может быть задержано и передано за час до расчетного времени уборки колодок при условии, что это позволит каждому соответствующему органу обслуживания воздушного движения получить информацию по крайней мере за 30 минут до расчетного времени входа воздушного судна в его район ответственности.

Сообщения, касающиеся текущего плана полета (CPL)

3.1.5.6 Если основные данные плана полета (FPL или RPL), которые будут дополняться данными по координации в сообщении, касающемся расчетных данных, еще не разосланы, каждый районный диспетчерский центр передает сообщение CPL следующему районному диспетчерскому центру, а последний районный диспетчерский центр - аэродромному диспетчерскому пункту на аэродроме назначения в отношении каждого контролируемого полета и каждого полета, обеспечиваемого консультативным обслуживанием воздушного движения на маршрутах или частях маршрутов там, где соответствующий полномочный орган ОВД установил наличие надлежащей связи от пункта к пункту или при ее отсутствии - наличие других условий, необходимых для передачи информации о текущем плане полета.

3.1.5.7 В том случае, когда воздушное судно осуществляет пролет весьма ограниченной части диспетчерского района, где по соглашению между соответствующими полномочными органами ОВД координация воздушного движения в этой части диспетчерского района передана двум пунктам, диспетчерские районы которых разделены этой частью, и непосредственно осуществляется ими, сообщения CPL передаются одним таким органом непосредственно другому такому органу.

3.1.5.8 Сообщение CPL передается достаточно заблаговременно, с тем чтобы каждый соответствующий орган обслуживания воздушного движения мог получить эту информацию по крайней мере за 20 минут до расчетного времени пролета этим воздушным судном точки, в которой управление его движением переходит к данному органу, если соответствующий полномочный орган ОВД не предписывает иной период времени. Это правило применяется независимо от того, принял ли ко времени передачи сообщения орган ОВД, ответственный за составление этого сообщения, управление движением воздушного судна или установил с ним связь.

3.1.5.9 В том случае, когда сообщение CPL передается центру, который не использует оборудования автоматической обработки данных, период времени, указанный в пункте 3.1.5.8, может быть недостаточным, и в таком случае достигается договоренность об увеличении запаса времени.

3.1.5.10 Сообщение CPL содержит только информацию, относящуюся к полету от точки входа в следующий диспетчерский район или следующее консультативное воздушное пространство до аэродрома назначения.

Сообщения, касающиеся вылета (DEP)

3.1.5.11 Если на основе региональных аэронавигационных соглашений не предписывается иное, сообщение DEP передается немедленно после вылета воздушного судна, в отношении которого ранее были распространены основные данные плана полета.

3.1.5.12 Сообщение DEP передается органом ОВД, обслуживающим аэродром вылета, всем получателям основных данных плана полета.

3.1.5.13 На основе регионального аэронавигационного соглашения сообщения DEP могут не передаваться в отношении полетов по ППП, выполняемых в пределах районов или вдоль маршрутов, назначаемых с взаимного согласия заинтересованных государств, при условии наличия каналов надежной речевой связи ОВД между соседними органами ОВД.

Сообщения, касающиеся расчетных данных (EST)

3.1.5.14 В том случае, когда предоставлены основные данные плана полета, сообщение EST передается каждым районным диспетчерским центром или центром полетной информации следующему по маршруту полета районному диспетчерскому центру или центру полетной информации.

3.1.5.15 Сообщение EST передается достаточно заблаговременно, с тем чтобы соответствующий орган обслуживания воздушного движения мог получить информацию по крайней мере за 20 минут до расчетного времени пролета воздушным судном точки передачи управления или пограничной точки, в которой управление его движением переходит к данному органу, если соответствующий полномочный орган ОВД не предписывает иной период времени. Это правило применяется независимо от того, принял ли ко времени передачи сообщения орган ОВД, ответственный за составление этого сообщения, управление движением воздушного судна или установил с ним связь.

3.1.5.16 В том случае, когда сообщение EST передается центру, который не использует оборудование автоматической обработки данных, период времени, указанный в пункте 3.1.5.15, может быть недостаточным, и в таком случае достигается договоренность об увеличении запаса времени.

3.1.6 Средства связи между органами ОВД

Примечание. Указание периода времени, определяющего скорость, с которой следует устанавливать связь, дается для справки службам связи, в частности, для определения типов требуемых каналов связи; например, слово "мгновенная" предназначено для обозначения связи, которая может устанавливаться между диспетчерами фактически немедленно; "пятнадцать секунд" допускает использование коммутатора и "пять минут" означает методы, связанные с ретрансляцией.

Связь в пределах района полетной информации

3.1.6.1 Центр полетной информации имеет средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

- a) районным диспетчерским центром, если они не расположены в одном месте;
- b) диспетчерскими пунктами подхода;
- c) аэродромными диспетчерскими пунктами.

3.1.6.2 Кроме связи с центром полетной информации, предписываемой в пункте 3.1.6.1, районный диспетчерский центр имеет средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

- a) диспетчерскими пунктами подхода;
- b) аэродромными диспетчерскими пунктами;
- c) пунктами сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, в том случае, когда они создаются отдельно.

3.1.6.3 Средства связи, предусматриваемые в пунктах 3.1.6.1 и 3.1.6.2, включают средства, обеспечивающие:

- a) прямую речевую связь, с помощью которой связь для передачи радиолокационного управления можно устанавливать мгновенно, а связь для других целей можно устанавливать, как правило, в пределах 15 секунд; и
- b) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись; время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает пяти минут.

3.1.6.4 Во всех случаях, когда требуется автоматический ввод данных в ЭВМ обслуживания воздушного движения и/или вывод данных из этих ЭВМ, следует обеспечивать соответствующие средства для автоматической записи.

Примечание. Требования в отношении связи между органами ОВД и военными органами излагаются в пункте 3.1.8.

3.1.6.5 Средства связи, предусмотренные в соответствии с положениями пунктов 3.1.6.1 и 3.1.6.2, следует при необходимости дополнять средствами других видов визуальной или звуковой связи, например замкнутой телевизионной системой или отдельной системой обработки информации.

3.1.6.6 Все средства прямой речевой связи между органами обслуживания воздушного движения и между органами обслуживания воздушного движения и соответствующими военными органами обеспечиваются автоматической записью.

Связь между районами полетной информации

3.1.6.7 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры имеют средства для связи со всеми соседними центрами полетной информации и районными диспетчерскими центрами.

3.1.6.7.1 Эти средства связи во всех случаях включают средства, обеспечивающие передачу сообщения в форме, удобной для длительного хранения, и их доставку в соответствии с временем прохождения сообщений, установленным региональными аэронавигационными соглашениями.

3.1.6.7.2 Если это иным образом не предписывается региональными аэронавигационными соглашениями, средства связи между районными диспетчерскими центрами, обслуживающими смежные диспетчерские районы, включают, кроме того, средства, обеспечивающие прямую речевую связь с автоматической записью, с помощью которой связь для передачи радиолокационного управления можно устанавливать мгновенно, а связь для других целей можно устанавливать, как правило, в пределах 15 секунд.

3.1.6.7.2.1 Когда это требуется в соответствии с соглашением между заинтересованными государствами для устранения или уменьшения необходимости в перехватах в случае отклонений от заданной линии пути, средства связи между соседними центрами полетной информации или районными диспетчерскими центрами за исключением тех, которые упомянуты в пункте 3.1.6.7.2, включают средства обеспечения прямой речевой связи. При этом обеспечиваются средства связи с автоматической записью.

3.1.6.7.2.2 Средства связи, указанные в пункте 3.1.6.7.2.1, должны позволять устанавливать связь, как правило, в пределах 15 секунд.

3.1.6.8 Во всех случаях, когда имеются особые обстоятельства, должна устанавливаться связь между соседними органами ОВД.

Примечание. Особые обстоятельства могут существовать вследствие плотности движения, видов полетов воздушных судов и/или способа организации воздушного пространства и могут существовать даже в том случае, если диспетчерские районы и/или диспетчерские зоны не являются смежными или (пока) не созданы.

3.1.6.9 В тех случаях, когда местные условия таковы, что воздушному судну необходимо выдавать разрешение для полета в соседнем диспетчерском районе до вылета, следует обеспечивать связь между диспетчерским пунктом подхода и(или) аэродромным диспетчерским пунктом, с одной стороны, и районным диспетчерским центром, обслуживающим соседний район, с другой стороны.

3.1.6.10 Средства связи, предусмотренные в пунктах 3.1.6.8 и 3.1.6.9, должны включать средства, обеспечивающие прямую речевую связь с автоматической записью, с помощью которой связь для целей передачи радиолокационного управления можно устанавливать мгновенно, а для других целей связь можно устанавливать, как правило, в пределах 15 секунд.

3.1.6.11 Во всех случаях, когда требуется автоматический обмен данными между ЭВМ обслуживания воздушного движения, следует обеспечивать соответствующие средства для автоматической записи.

3.1.6.12 Следует разрабатывать соответствующие правила ведения прямой речевой связи, позволяющие устанавливать немедленную связь для передачи очень срочных вызовов, касающихся безопасности воздушных судов, и прерывать при необходимости передаваемые в данный момент менее срочные вызовы.

3.1.7 Координация действий военных полномочных органов/подразделений и полномочных органов/подразделений ОВД

3.1.7.1 Полномочные органы обслуживания воздушного движения организуют и осуществляют тесное взаимодействие с военными полномочными органами, ответственными за осуществление деятельности, которая может затрагивать полеты гражданских воздушных судов.

3.1.7.2 Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется в соответствии с положениями пункта 2.16 Приложения 11.

3.1.7.3 Между органами обслуживания воздушного движения и соответствующими военными органами достигается договоренность в отношении незамедлительного обмена информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов гражданских воздушных судов.

3.1.7.3.1 Органы обслуживания воздушного движения, либо на текущей основе, либо по запросу, в соответствии с согласованными на местах правилами обеспечивают соответствующие военные органы необходимым планом полета и другими данными, относящимися к полетам гражданских воздушных судов. Для того, чтобы устранить или уменьшить необходимость в перехватах полномочные органы обслуживания воздушного движения устанавливают любые районы или маршруты, где ко всем полетам применяются требования Приложения 2, касающиеся планов полета, двусторонней связи и сообщений о местоположении, для обеспечения соответствующих органов обслуживания воздушного движения всеми относящимися к этим полетам данными, в частности с целью облегчения опознавания гражданских воздушных судов.

3.1.7.3.2 Устанавливаются специальные правила для обеспечения того, чтобы:

- а) органы обслуживания воздушного движения ставились в известность в том случае, если военный орган наблюдает, что воздушное судно, которое является или может быть гражданским воздушным судном, приближается к району, в котором может возникнуть необходимость в перехвате, или вошло в этот район;
- б) предпринимались все возможные усилия для подтверждения принадлежности данного воздушного судна и для обеспечения его навигационным наведением, необходимым для устранения потребности в перехвате.

3.1.7.3.3 Типовое соглашение об оперативном взаимодействии между органом ОВД и военным органом приведено в добавлении В.

3.1.8 Средства связи между органами ОВД и военными органами

Примечание. Указание периода времени, определяющего скорость, с которой следует устанавливать связь, дается для справки службам связи, в частности, для определения типов требуемых каналов связи; например, слово "мгновенная" предназначено для обозначения связи, которая может устанавливаться фактически немедленно; "пятнадцать секунд" допускает использование коммутатора и "пять минут" означает методы, связанные с ретрансляцией.

3.1.8.1 Центр полетной информации и районный диспетчерский центр имеют средства для связи с соответствующими военными органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности.

3.1.8.2 Диспетчерский пункт подхода и аэродромный диспетчерский пункт имеют средства для связи с соответствующими военными органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности.

3.1.8.3 Средства связи, предусматриваемые в пункте 3.1.8.1, включают средства, обеспечивающие оперативную и надежную связь между соответствующим органом обслуживания воздушного движения и военным(и) органом (органами), отвечающим(и) за управление операциями по перехвату в пределах района ответственности этого органа обслуживания воздушного движения.

3.1.8.4 Средства связи, предусматриваемые в пункте 3.1.8.1, включают средства, обеспечивающие:

- a) прямую речевую связь, с помощью которой связь для передачи радиолокационного управления можно устанавливать мгновенно, а для других целей связь можно устанавливать, как правило, в пределах 15 секунд; и
- b) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись; время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает пяти минут.

3.1.8.5 Во всех случаях, когда требуется автоматический ввод данных в ЭВМ обслуживания воздушного движения и/или вывод данных из этих ЭВМ, следует обеспечивать необходимые средства для автоматической записи.

3.1.8.6 Средства связи, предусмотренные в пунктах 3.1.8.1 и 3.1.8.2, следует при необходимости дополнять средствами других видов визуальной или звуковой связи, например, замкнутой телевизионной системой или отдельной системой обработки информации.

3.1.8.7 Средства связи, предусмотренные в пункте 3.1.8.2, включают средства прямой речевой связи, приспособленные для циркулярной связи.

3.1.8.8 Все средства прямой речевой связи между органами обслуживания воздушного движения и между органами обслуживания воздушного движения и соответствующими военными органами обеспечиваются автоматической записью.

3.1.8.9 Следует разрабатывать соответствующие правила ведения прямой речевой связи, позволяющие устанавливать немедленную связь для передачи очень срочных вызовов, касающихся безопасности воздушных судов, и прерывать при необходимости передаваемые в данный момент менее срочные вызовы.

3.1.9 Действия органов ОВД в отношении неопознанных воздушных судов

3.1.9.1 Как только орган обслуживания воздушного движения узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он стремится установить принадлежность этого воздушного судна во всех случаях, когда это необходимо для обеспечения обслуживания воздушного движения или требуется соответствующими военными полномочными органами на основании согласованных на местах правил. В этих целях орган обслуживания воздушного движения принимает те из указанных ниже мер, которые являются в данных условиях подходящими:

- a) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;
- b) запрашивает об этом полете другие органы ОВД в пределах района полетной информации и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;
- c) запрашивает об этом полете органы ОВД, обслуживающие соседние районы полетной информации, и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;
- d) предпринимает попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

3.1.9.2 Орган обслуживания воздушного движения информирует по мере необходимости соответствующий военный орган, как только воздушное судно будет опознано.

Примечание. Требования к координации действий между военными полномочными органами и органами обслуживания воздушного движения указаны в пункте 3.1.7.

3.1.10 Опознавание с помощью радиолокатора

Установление радиолокационного опознавательного признака

3.1.10.1 Радиолокационное опознавание осуществляется по крайней мере одним из следующих способов:

- a) путем отождествления определенной радиолокационной отметки с воздушным судном, сообщаемым о своем местоположении над установленной точкой, показанной на радиолокационной карте, или о местоположении, выраженном через пеленг и расстояние от этой точки, а также путем определения того, что линия пути конкретной отметки соответствует траектории данного воздушного судна или сообщенному курсу.

Примечание 1. При использовании данного метода следует проявлять осторожность, поскольку переданное местоположение по отношению к установленной точке может не совпадать с радиолокационной отметкой данного воздушного судна на радиолокационной карте. В связи с этим соответствующий полномочный орган ОВД может предписывать дополнительные условия для применения данного метода, например:

- i) эшелон или эшелоны, выше которых не следует применять данный метод в отношении указываемых навигационных средств;
- ii) расстояние от места расположения радиолокатора, за пределами которого не следует применять данный метод;
- iii) донесения о местоположении над веерными маркерными радиомаяками следует использовать для целей опознавания только тогда, когда воздушное судно проходит малую ось.

Примечание 2. Термин "установленная точка" относится к географической точке, обозначенной соответствующим полномочным органом ОВД в качестве подходящей для целей радиолокационного опознавания. Как правило, это пункт передачи донесения, обозначенный по местонахождению радионавигационного средства или средств, но она может быть и заметным наземным ориентиром;

- b) путем определения, если этого требуют обстоятельства, курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути:
 - давая пилоту указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30 или более градусов и отождествляя перемещения одной конкретной радиолокационной отметки с подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний; или
 - отождествляя перемещения конкретной радиолокационной отметки с только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено.

При использовании этих методов диспетчер радиолокационного управления:

- i) проверяет, что перемещения не более чем одной радиолокационной отметки соответствуют перемещениям воздушного судна;
- ii) принимает меры к тому, чтобы в результате выполнения маневра (маневров) отметка не выходила за пределы экрана радиолокатора.

Примечание 1. При применении этих методов в районах, где, как правило, имеют место изменения маршрутов, следует проявлять осторожность.

Примечание 2. В отношении вышеприведенного подпункта ii) см. также пункт 3.2.5.5, касающийся радиолокационного наведения контролируемых воздушных судов;

- с) путем отождествления местоположения наблюдаемой радиолокационной отметки с полученным с помощью пеленгационной триангуляции местоположением класса А (точность в пределах 9 км (5 м.миль)) воздушного судна, наложенным на радиолокационную карту, и путем установления того, что линия пути наблюдаемой радиолокационной отметки соответствует сообщенному курсу воздушного судна;
- d) путем отождествления наблюдаемой радиолокационной отметки с воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание осуществляется в пределах 2 км (1 м.мили) от конца используемой ВПП.

Примечание. Особое внимание следует уделять тому, чтобы не спутать его с воздушными судами, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, либо с воздушными судами, вылетающими с соседних ВПП, или выполняющими над ними уход на второй круг;

- e) путем передачи радиолокационного опознавательного признака (см. пункты 3.1.10.6 и 3.1.10.7).

3.1.10.2 Для облегчения радиолокационного опознавания воздушного судна следует использовать пеленги. Однако этот метод не следует использовать в качестве единственного средства установления радиолокационного опознавательного признака, если это не предписывается соответствующим полномочным органом ОВД для конкретных случаев в указываемых условиях.

3.1.10.3 В том случае, когда наблюдается, что две или более радиолокационные отметки одновременно выполняют аналогичные перемещения, или в том случае, когда имеется сомнение относительно принадлежности радиолокационной отметки по каким-либо другим причинам, следует предписывать изменение курса и повторять столько раз, сколько необходимо, либо использовать дополнительные методы опознавания до тех пор, пока не будет полностью устранен риск ошибочного опознавания.

3.1.10.4 При использовании ВОРЛ воздушное судно может быть опознано посредством одной или более из следующих процедур:

Примечание. Нижеприведенные процедуры с а) по d) перечислены не в порядке предпочтения.

- a) Наблюдение за выполнением указания для того, чтобы задействовать специальный элемент определения местоположения (SPI).

Примечание. При использовании этого метода следует проявлять осторожность, поскольку:

- i) в результате увеличения зоны действия радиолокатора, вызванного аномальным распространением волн в определенных метеорологических условиях, могут поступать ответные сигналы типа SPI, приходящие из районов, находящихся за пределами района, отображенного на экране радиолокатора, и

- ii) почти одновременные запросы о передаче SPI в пределах одного района могут привести к ошибкам при опознавании.
- b) Наблюдение за соблюдением указаний об установлении конкретного кода.
- c) Наблюдение за соблюдением указания об изменении режима.
- d) Распознавание присвоенного индивидуального кода, установление которого было проверено.

Примечание 1. Для применения этой процедуры необходимо иметь систему выделения кодов, которая обеспечивает присвоение каждому воздушному судну в конкретной части воздушного пространства индивидуального кода (см. пункты 3.1.10.8 и 3.1.10.9).

Примечание 2. Когда воздушному судну присвоен индивидуальный (четырёхзначный) код, следует при первой возможности произвести проверку для того, чтобы удостовериться, что код, установленный пилотом, соответствует коду, присвоенному данному полету. Индивидуальный код можно использовать в качестве основы для опознавания только после такой проверки.

Примечание 3. Если код присваивается органом ОВД, не имеющим возможности использовать код 4096, первому органу ОВД, имеющему такую возможность, следует проверить правильность установки кода. После проведения проверки индивидуальный код можно постоянно использовать как средство обеспечения опознавания.

3.1.10.5 При отсутствии других средств опознавания можно дать указание переключить приемоответчик из режима "ПЕРЕДАЧА" в режим "ПРИЕМ" и снова в режим "ПЕРЕДАЧА" при условии, что соответствующее воздушное судно выполняет полет в пределах установленной зоны действия ВОРЛ. При использовании данного метода следует проявлять чрезвычайную осторожность, поскольку тот же самый результат можно наблюдать на экране вследствие:

- a) временного затенения антенны, вызванного изменением пространственного положения другого воздушного судна в данном районе; или
- b) одновременного использования того же метода другим диспетчером радиолокационного управления, работающим в пределах того же географического района.

Передача радиолокационного опознавательного признака (см. также пункт 3.1.10.1 e))

3.1.10.6 Передачу опознанной радиолокационной отметки одним диспетчером радиолокационного управления другому следует осуществлять только в том случае, когда считается, что воздушное судно находится в зоне действия, охватываемой радиолокационным экраном принимающего диспетчера.

3.1.10.7 Передача радиолокационного опознавательного признака осуществляется одним из следующих способов:

- a) путем прямого обозначения (указания пальцем) радиолокационной отметки, если экраны двух радиолокационных индикаторов расположены рядом или если используется общий индикатор радиолокатора "группового" типа по принципу циркулярной связи.

Примечание. Следует уделять внимание любым ошибкам, которые могут возникнуть вследствие эффектов параллакса;

- b) путем обозначения радиолокационной отметки посредством соотнесения ее с географическим местом и навигационным средством, точно указанными на экранах обоих индикаторов радиолокатора, или посредством использования данных о пеленге и расстоянии от этого места или средства вместе с данными о линии пути наблюдаемой радиолокационной отметки, если маршрут воздушного судна не известен обоим диспетчерам.

Примечание. Прежде, чем использовать данный метод радиолокационного опознавания, следует проявлять осторожность, особенно в том случае, когда на аналогичных курсах и в непосредственной близости от находящегося под радиолокационным контролем воздушного судна наблюдаются другие радиолокационные отметки. Свойственные радиолокаторам недостатки, например, неточности по пеленгу и расстоянию отметок, наблюдаемых на экранах отдельных индикаторов радиолокатора, а также ошибки, вызванные параллаксом, могут привести к тому, что индицируемое местоположение воздушного судна по отношению к известной точке будет отличаться на двух индикаторах радиолокатора. В связи с этим соответствующий полномочный орган ОВД может предписывать дополнительные условия для применения данного метода, например:

- i) максимальное расстояние от общей точки отсчета, используемой двумя диспетчерами; и
 - ii) максимальное расстояние между местом отметки, наблюдаемой принимающим диспетчером, и ее местом, указанным передающим диспетчером;
- c) путем обозначения радиолокационной отметки с помощью электронного маркера или символа при условии, что таким образом обозначается только одна радиолокационная отметка и не может возникнуть сомнения относительно правильного опознавания;

ИЛИ в том случае, когда используется ВОРЛ:

- d) путем указания передающим диспетчером воздушному судну изменить код и путем наблюдения принимающим диспетчером за этим изменением;
- e) путем указания передающим диспетчером воздушному судну задействовать специальный импульс определения местоположения (SPI) и путем наблюдения принимающим диспетчером за исполнением.

Примечание. Для успешного использования методов, указанных в подпунктах d) и e), необходима предварительная координация между диспетчерами, поскольку индикация, которую будет наблюдать принимающий диспетчер, непродолжительна по времени;

- f) путем уведомления об индивидуальном коде воздушного судна.

Примечание. См. примечание 1 после пункта 3.1.10.4 d).

Коды ВОРЛ

3.1.10.8 Конкретные коды, подлежащие применению, должны согласовываться между соответствующими администрациями с учетом других потребителей данной системы.

3.1.10.9 Соответствующий полномочный орган ОВД устанавливает порядок выделения кодов ВОРЛ в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями. Этот порядок должен основываться на следующих принципах:

3.1.10.9.1 Количество требуемых от пилота изменений кода следует сводить к минимуму, определяемому необходимыми потребностями ОВД.

3.1.10.9.2 В том случае, когда существует необходимость в отдельном опознавании и наземное оборудование позволяет это сделать, каждому воздушному судну следует присваивать отдельный код.

3.1.10.9.3 Порядок (присвоения кодов) должен быть совместимым с порядком, действующим в соседних районах.

3.1.10.10 Диспетчер присваивает коды только в соответствии с правилами, указанными соответствующим полномочным органом ОВД.

3.1.10.11 Во всех случаях, когда воздушному судну присваивается код, диспетчер при первой возможности проверяет установку этого кода.

3.1.10.12 Для обеспечения распознавания воздушного судна, находящегося в аварийной обстановке, используется код 7700 в режиме А.

3.1.10.13 Для обеспечения распознавания воздушного судна, потерявшего радиосвязь, используется код 7600 в режиме А.

3.1.10.14 Для обеспечения распознавания воздушного судна, которое стало объектом незаконного вмешательства, используется код 7500 в режиме А.

3.1.10.15 Следует предусматривать соответствующие меры в отношении характеристик наземного оборудования для обеспечения незамедлительного распознавания кодов 7500, 7600 и 7700.

3.1.10.16 Код 0000 следует зарезервировать для распределения, в соответствии с региональным соглашением, в качестве кода общего назначения.

3.1.10.17 Код 2000 резервируется для использования в режиме А в целях обеспечения опознавания воздушного судна, которое не получило каких-либо указаний от органов УВД об использовании приемоответчика.

Правила эксплуатации приемоответчика

3.1.10.18 Для обеспечения безопасного и эффективного использования ВОРЛ пилотам и диспетчерам следует строго придерживаться установленных эксплуатационных правил. В частности, используется стандартная радиотелефонная фразеология и постоянно обеспечивается правильная установка режимов работы и кодов в приемоответчиках и наземном декодирующем оборудовании.

3.1.10.19 В тех случаях, когда воздушное судно имеет исправный приемоответчик, пилот использует этот приемоответчик во время всего полета независимо от того, находится ли воздушное судно в пределах или вне пределов воздушного пространства, где ВОРЛ используется для целей ОВД.

3.1.10.20 В случае отказа приемоответчика пилоту следует информировать соответствующие органы ОВД.

3.1.10.21 За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 3.1.10.29, 3.1.10.30 и 3.1.10.31 в отношении аварийной обстановки, отказа связи или незаконного вмешательства, пилот:

- a) использует приемоответчик и выбирает режимы и коды, указываемые отдельно соответствующим органом УВД, с которым пилот установил связь; или
- b) использует приемоответчик, применяя те режимы и коды, которые предписаны на основе региональных аэронавигационных соглашений; или
- c) при отсутствии каких-либо указаний органов УВД или региональных аэронавигационных соглашений использует приемоответчик в режиме А, установив код 2000.

3.1.10.22 В тех случаях, когда воздушное судно имеет исправный приемоответчик, работающий в режиме С, пилот непрерывно использует этот режим, если орган УВД не дает ему других указаний.

3.1.10.23 В случае использования режима С пилоты при ведении двусторонней речевой связи "воздух-земля", когда требуется передача информации о высоте, указывают свою высоту, округляя ее значение до ближайшего целого числа, кратного 30 м или 100 фут., в соответствии с показаниями высотомера.

3.1.10.24 В том случае, если УВД просит указать тип бортового приемоответчика, пилоты указывают знаки, предписанные для включения подобной информации в план полета, т.е. "ПРИЕМООТВЕТЧИК С (произносится Чарли)".

3.1.10.25 В том случае, если УВД дает указание "ВТОРИЧНО УСТАНОВИТЕ (режим, код)", пилот повторно устанавливает заданный режим и код.

3.1.10.26 В том случае, если УВД просит "ПОДТВЕРДИТЬ ПЕРЕДАЧУ ПРИЕМООТВЕТЧИКА НА НАЗНАЧЕННОМ КОДЕ /режим/ (назначенный код)", пилот проверяет режим и код, установленный на его приемоответчике, и передает в УВД подтверждение установки режима и кода, индицируемых на пульте управления приемоответчиком.

3.1.10.27 При отсутствии указаний со стороны УВД пилоты не включают устройство специальной индикации положения (SPI) ВОРЛ.

Примечание. Несмотря на то, что требованиями Приложения 10 не предусматривается низкая чувствительность бортового оборудования ВОРЛ, известно, что некоторое все еще используемое оборудование обладает такими характеристиками. Пилоты воздушных судов, оснащенных таким оборудованием, не должны его использовать без указаний службы УВД.

3.1.10.28 Следует отметить, что использование гражданскими воздушными судами приемопередатчиков ВОРЛ, не отвечающих техническим требованиям Приложения 10, может привести к неправильному опознаванию воздушного судна.

3.1.10.29 Действия в аварийной обстановке

3.1.10.29.1 При возникновении аварийной обстановки пилот воздушного судна устанавливает приемопередатчик в режим А, код 7700, если ранее службой УВД не было дано указание об использовании другого определенного кода. В этом случае пилот использует данный определенный код до получения других указаний службы УВД.

3.1.10.29.2 Несмотря на правила пункта 3.1.10.29.1, пилот может выбрать режим А, код 7700, в тех случаях, когда у него есть основания полагать, что это является наилучшим образом действий.

Примечание 1. Обращается внимание на тот факт, что использование кода 7700 в режиме А в некоторых районах может привести к исчезновению информации ответчика воздушного судна в режиме ВОРЛ с экрана радиолокатора УВД в тех случаях, когда наземное оборудование не оснащено автоматическими средствами для немедленной идентификации такой информации.

Примечание 2. Требование в отношении автоматических средств распознавания кода 7700 в режиме А содержится в пункте 2.5.4.2.1 тома I Приложения 10.

3.1.10.30 Действия при потере радиосвязи

3.1.10.30.1 При потере двусторонней радиосвязи пилот воздушного судна устанавливает приемопередатчик в режим А, код 7600.

Примечание. Диспетчер, получив ответный код отказа радиосвязи, должен определить степень ее потери путем передачи указания пилоту привести в действие устройство специальной индикации положения (SPI) или изменить код. В том случае, если установлено, что бортовой радиоприемник исправен, дальнейшее управление полетом воздушного судна осуществляется с использованием изменений кода или передачи SPI для подтверждения выданных разрешений.

3.1.10.31 Незаконное вмешательство во время полета воздушного судна

3.1.10.31.1 Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна делает все возможное для установки приемопередатчика в режим А, код 7500, чтобы сообщить об обстановке, если обстоятельства не позволяют использовать код 7700.

3.1.10.31.2 Если пилот выбрал режим А, код 7500, и впоследствии служба УВД дает ему указание подтвердить свой код в соответствии с положениями пункта 3.1.10.24, пилот, в зависимости от обстоятельств, либо подтверждает код, либо не отвечает совсем.

Примечание. Отсутствие ответа от пилота является для службы УВД подтверждением того, что использование кода 7500 не обусловлено случайным выбором неправильного кода.

3.1.11 Визуальное опознавание

3.1.11.1 В дневное время и при хорошей видимости опознавание гражданского воздушного судна может осуществляться путем визуального определения типа, национальности и регистрационных отметок воздушного судна, нанесенных на воздушное судно с помощью краски или других средств. В ночное время и в условиях ограниченной видимости установка на перехватываемом воздушном судне специального прожектора может оказать большую помощь в обнаружении и считывании регистрационных знаков гражданских воздушных судов.

3.1.11.2 Приложение 7 предписывает, что национальные и регистрационные знаки на воздушных судах легче воздуха (кроме аэростатов) наносятся таким образом, чтобы они были видны с обеих сторон и с земли и чтобы высота знаков была не менее 50 см. В отношении воздушных судов тяжелее воздуха Приложение предусматривает, что знаки наносятся в одном месте на нижней поверхности конструкции крыла, а также на каждой стороне фюзеляжа или на верхней половине вертикальных плоскостей хвостового оперения, и что высота знаков составляет по крайней мере 50 см на крыльях и по крайней мере 30 см на фюзеляже или поверхностях хвостового оперения.

3.1.11.3 В Приложении 7 оговариваются только минимальные размеры регистрационных знаков. Однако необходимо также учитывать размеры, контрастность цветов и точное расположение знаков на фюзеляже с точки зрения облегчения распознавания перехватываемым воздушным судном из положения фазы II перехвата.

3.1.11.4 Ночью и в условиях ограниченной видимости для облегчения опознавания гражданского воздушного судна можно освещать эмблемы авиакомпании и/или национальные и регистрационные знаки. Поэтому эксплуатантам, воздушные суда которых выполняют полеты в районах, где существует опасность перехвата, следует рассматривать возможность оснащения новых воздушных судов огнями для освещения эмблемы и введения требования об использовании таких огней, если они установлены, на протяжении всего полета или, по крайней мере, в периоды сумерек, темноты и ограниченной видимости, а также при полетах в облачности.

3.1.11.5 Опознавание национальных и регистрационных знаков и других отметок, которые позволяют идентифицировать воздушное судно как гражданское, будет улучшено за счет использования светоотражающей краски или других маркировочных материалов.

3.1.11.6 Пилоты перехватываемых воздушных судов должны знать, что при аренде воздушных судов рейсы, осуществляемые эксплуатантом с использованием радиотелефонных позывных этого эксплуатанта, могут выполняться на воздушных судах, несущих эмблему другого эксплуатанта, например рейс "TRANSWORLD 20" может выполняться воздушным судном, несущим эмблему авиакомпании "Pan American World Airways".

3.1.11.7 Опознавание гражданского воздушного судна может быть также облегчено за счет включения всех огней в кабине экипажа и пассажирском салоне.

3.2 АСПЕКТЫ НАВИГАЦИИ

3.2.1 Общие положения

3.2.1.1 Современные навигационные системы являются очень точными и надежными. Тем не менее, опыт показывает, что превосходные характеристики таких систем могут вызывать успокоенность, которая вместе с любым отступлением от практики тщательного обслуживания, необходимого при эксплуатации таких систем, может привести к серьезным навигационным ошибкам. Внимательность и соблюдение установленных правил являются важнейшими условиями обеспечения точной навигации; в сочетании с выполнением положений, содержащихся в настоящем документе, это позволит уменьшить вероятность перехвата гражданского воздушного судна.

3.2.1.2 Инструктивный материал, относящийся к использованию систем дальней навигации, содержится в Руководстве по производству полетов в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики и в Руководстве по производству полетов в воздушном пространстве NORAC.

3.2.2 Бортовое навигационное оборудование

Правила, применимые ко всем полетам по ППП

3.2.2.1 На воздушных судах устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимые для выполнения полета по маршруту.

Воздушные суда международной коммерческой авиации

3.2.2.2 Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- a) в соответствии с рабочим планом полета; и
- b) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения;

за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по правилам визуальных полетов осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

Воздушные суда международной авиации общего назначения

3.2.2.3 Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- a) в соответствии с планом полета; и
- b) в соответствии с требованиями органов обслуживания воздушного движения;

за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по правилам визуальных полетов осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами по крайней мере через каждые 110 км (60 м.миль).

3.2.2.4 Навигационное оборудование, необходимое для выполнения полетов по конкретным маршрутам, оговаривается в сборниках аэронавигационной информации.

3.2.3 Соблюдение плана полета

3.2.3.1 При отсутствии других указаний или директив от соответствующего органа управления воздушным движением контролируемые полеты по мере возможности выполняются:

- a) на установленных маршрутах ОВД вдоль определенной осевой линии этого маршрута; или
- b) на любом другом маршруте непосредственно между аэронавигационными средствами и/или точками, определяющими этот маршрут.

3.2.3.2 Об отклонениях от соблюдения требований, содержащихся в пункте 3.2.3.1, сообщается в соответствующий орган обслуживания воздушного движения.

Непреднамеренные изменения

3.2.3.3 В случае, если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, предпринимаются следующие действия:

- a) Отклонения от линии пути: если воздушное судно отклонилось от линии пути, предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрого возвращения на линию заданного пути.

3.2.4 Запретные зоны и зоны ограничения полетов

3.2.4.1 Воздушные суда не выполняют полеты в запретной зоне или в зоне ограничения полетов, информация о которых была должным образом опубликована, за исключением полетов, выполняемых в соответствии с условиями установленных ограничений или с разрешения государства, над чьей территорией установлены такие зоны.

3.2.4.2 Фраза "должным образом опубликована" в данном контексте означает публикацию в соответствии с положениями Приложения 15.

3.2.5 Навигационное содействие со стороны органов ОВД

3.2.5.1 Как только органу обслуживания воздушного движения становится известно об отклонившемся от курса воздушном судне, он принимает все необходимые меры, указанные в пунктах 3.2.5.1.1 и 3.2.5.1.2, для оказания помощи этому воздушному судну и для обеспечения безопасности его полета.

Примечание. Навигационное содействие, оказываемое органом обслуживания воздушного движения, является особенно важным, если этому органу становится известно о том, что в результате отклонения от курса воздушное судно входит или непосредственно приближается к зоне, где существует риск перехвата или какая-либо другая угроза его безопасности.

3.2.5.1.1 Если местоположение этого воздушного судна неизвестно, орган обслуживания воздушного движения:

- a) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с данным воздушным судном, если такая связь еще не установлена;
- b) использует все имеющиеся возможности для определения его местоположения;
- c) информирует другие органы ОВД, в район которых воздушное судно могло или может войти в результате отклонения от курса, принимая во внимание все факты, которые могут повлиять на управление полетом воздушного судна в данных условиях;
- d) информирует в соответствии с согласованными на местах правилами соответствующие военные органы и обеспечивает их относящимся к данному случаю планом полета и другими данными, касающимися отклонившегося от курса воздушного судна;
- e) просит все органы, упомянутые в подпунктах c) и d), и другие воздушные суда, находящиеся в полете, оказать всяческую помощь в установлении связи с указанным воздушным судном и определении его местоположения.

Примечание. Требования, содержащиеся в подпунктах d) и e), относятся также к органам ОВД, информированным в соответствии с подпунктом c).

3.2.5.1.2 Когда местоположение воздушного судна установлено, орган обслуживания воздушного движения:

- a) сообщает воздушному судну о его местоположении и о корректирующих действиях, которые должны быть предприняты; и
- b) при необходимости предоставляет другим органам ОВД и соответствующим военным органам подходящую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных ему рекомендаций.

3.2.5.2 Представленная на экране радиолокатора информация может быть использована для осуществления следующих функций по обеспечению диспетчерского обслуживания воздушного движения:

- a) слежение за ходом воздушного движения в целях обеспечения соответствующего органа УВД:
 - i) уточненной информацией о местоположении находящихся под контролем воздушных судов,
 - ii) дополнительной информацией относительно другого движения,
 - iii) информацией относительно любых существенных отклонений воздушных судов от условий, заданных соответствующим диспетчерским разрешением, включая маршруты, по которым им разрешено выполнять полет;

Примечание. В том случае, когда соответствующим полномочным органом ОВД предписаны допуски по таким вопросам, как выдерживание траектории, скорости или времени, отклонения не считаются существенными, если они находятся в пределах таких допусков.

- b) радиолокационный контроль за воздушным движением в целях обеспечения соответствующих воздушных судов информацией или рекомендациями в связи с любыми значительными отклонениями от условий, заданных диспетчерским разрешением, включая маршруты, по которым им разрешено выполнять полет;

Примечание. См. выше примечание в пункте 3.2.5.2 а) iii).

. . . .

3.2.5.3 Оpoznанному контролируемому воздушному судну, полет которого наблюдается со значительным отклонением от заданного маршрута или заданной схемы ожидания, следует сообщать об этом. Следует также предпринимать соответствующие действия, если, по мнению диспетчера, такое отклонение может повлиять на осуществляемое управление.

3.2.5.4 Кроме случаев, когда необходимо осуществить передачу радиолокационного управления, навигационную помощь следует, как правило, оказывать с таким расчетом, чтобы обеспечить нахождение воздушного судна в пределах не менее 4,6 км (2,5 м.мили) от границы контролируемого воздушного пространства, если заключенные на местах соглашения не предусматривают минимумов эшелонирования между управляемыми с помощью радиолокатора воздушными судами, которые выполняют полет в соседних районах.

3.2.5.5 Контролируемое воздушное судно не должно наводиться в неконтролируемое воздушное пространство, за исключением аварийных ситуаций или для обхода неблагоприятных метеорологических явлений (в таких случаях пилот должен соответствующим образом информироваться), или по конкретной просьбе пилота.

Использование радиолокатора при полетно-информационном обслуживании

3.2.5.6 Представленная на экране радиолокатора информация может использоваться для обеспечения опознанных воздушных судов информацией для оказания им помощи в осуществлении навигации.

. . . .

3.2.6 Навигационное содействие со стороны военных органов

3.2.6.1 Устанавливаются специальные правила для обеспечения того, чтобы:

- a) органы обслуживания воздушного движения ставились в известность в том случае, если военный орган наблюдает, что воздушное судно, которое является или может быть гражданским воздушным судном, приближается к району, в котором может возникнуть необходимость в перехвате, или вошло в этот район;
- b) предпринимались все возможные усилия для подтверждения принадлежности данного воздушного судна и для обеспечения его навигационным наведением, необходимым для устранения потребности в перехвате.

3.2.6.2 Предполагается, что навигационное наведение будет обеспечиваться соответствующим органом обслуживания воздушного движения.

Визуальные сигналы, используемые для предупреждения не имеющего разрешения воздушного судна, которое совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной зоне или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон

3.2.6.3 Днем или ночью – серия ракет, выпускаемых с земли с интервалом в 10 секунд и дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды, будет указывать не имеющему разрешения воздушному судну на то, что оно совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон и что этому воздушному судну следует предпринять необходимые меры для того, чтобы его последующий полет проходил вне пределов таких зон.

3.3 ОПУБЛИКОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ

3.3.1 Опубликование в сборниках аэронавигационной информации (AIP)

Система обслуживания воздушного движения

3.3.1.1 Приложение 15 требует публиковать в сборниках AIP описание видов предоставляемого обслуживания воздушного движения и, при необходимости, графическое изображение районов полетной информации, контролируемого воздушного пространства, консультативных зон, установленных зон и установленных маршрутов.

3.3.1.2 Описание в разделе RAC сборника AIP правил, регламентирующих работу приемоответчиков ВОРЛ, системы присвоения кодов ВОРЛ и конкретных групп кодов, распределяемых для использования в рамках государства, поможет органам управления перехватом идентифицировать ответные радиолокационные сигналы гражданских воздушных судов.

3.3.1.3 В Приложении 15 содержится также положение о включении в сборники AIP описания или определения установленных зон или маршрутов, где применяются требования Приложения 2, касающиеся планов полета, двусторонней связи и передачи донесений о местоположении, в отношении всех полетов, с тем чтобы исключить или уменьшить необходимость в перехвате.

Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны

3.3.1.4 В сборниках AIP приводится описание и, при необходимости, графическое изображение запретных зон, зон ограничения полетов и опасных зон, включая, соответственно:

- a) обозначения;
- b) географические координаты, боковые и вертикальные границы;
- c) тип ограничения или характер опасности;

- d) опасность перехвата в случае попадания в зону;
- e) любые другие соответствующие подробности.

3.3.2 Опубликование в извещениях NOTAM

3.3.2.1 NOTAM составляется и выпускается незамедлительно в тех случаях, когда подлежащая распространению информация носит временный характер, когда она издается по системе AIRAC или когда она не может быть достаточно быстро предоставлена путем издания AIP или внесения в него поправки.

3.3.2.2 NOTAM составляется и выпускается во всех случаях, когда нижеследующая информация имеет прямое оперативное значение:

...

- n) установление или ликвидация соответственно (включая начало или окончание действия) запретных зон, опасных зон или зон ограничения полетов или изменение статуса этих зон;

...

3.3.2.3 Информация, подлежащая передаче с помощью AIRAC NOTAM

3.3.2.3.1 Установление, отмена и запланированные значительные изменения (включая эксплуатационные проверки) границ (горизонтальных и вертикальных), предписаний и правил, применимых к:

- a) районам полетной информации;
- b) диспетчерским районам;
- c) диспетчерским зонам;
- d) консультативным зонам;
- e) маршрутам ОВД;
- f) постоянным опасным, запретным зонам и зонам ограничения полетов (включая вид и период их применения, когда это известно) и опознавательным зонам ПВО (ADIZ).

3.3.2.3.2 Установление, отмена и запланированные значительные изменения временных опасных, запретных зон и зон ограничения полетов, а также опасности для навигации, военных учений и массовых полетов воздушных судов.

3.3.3 Отображение на аэронавигационных картах

Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны

3.3.3.1 В соответствии с Приложением 4 запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны с указанием их обозначений и вертикальных границ наносятся на маршрутные карты (ИКАО) и карты района (ИКАО). Они также наносятся на аэронавигационные карты мира масштаба 1:1 000 000 и аэронавигационные карты масштаба 1:500 000 (ИКАО).

3.3.3.2 Помимо этого, в Приложении 4 рекомендуется указывать запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны на аэронавигационных картах мелкого масштаба (ИКАО), если это считается важным для аэронавигации.

Система обслуживания воздушного движения

3.3.3.3 В соответствии с Приложением 4 компоненты установленной системы обслуживания воздушного движения наносятся на маршрутные карты (ИКАО), если это необходимо, и на карты района (ИКАО), карты стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО) и карты стандартного прибытия по приборам (STAR) (ИКАО).

3.3.3.4 Приложение 4 также устанавливает, что важные элементы системы обслуживания воздушного движения указываются на аэронавигационных картах мира масштаба 1:1 000 000 (ИКАО) и аэронавигационных картах масштаба 1:500 000 (ИКАО), включая, где это возможно, диспетчерские зоны, зоны аэродромного движения, диспетчерские районы, границы районов полетной информации, контролируемое воздушное пространство (для полетов по приборам и визуальных полетов) и другое контролируемое воздушное пространство, в пределах которого выполняются полеты по ПВП.

3.3.3.5 Кроме того, в Приложении 4 рекомендуется указывать важные элементы системы обслуживания воздушного движения на аэронавигационных картах мелкого масштаба (ИКАО), если это считается важным для аэронавигации.

4. ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЛИ УМЕНЬШЕНИЕ ОПАСНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА

4.1 ПЕРЕХВАТ

4.1.1 Действия государств

4.1.1.1 Поскольку перехваты гражданских воздушных судов являются во всех случаях потенциально опасными, Совет ИКАО сформулировал специальные рекомендации, и Договаривающиеся государства настоятельно призываются единообразно применять эти рекомендации. Термин "специальные рекомендации" относится ко всем последующим выдержкам из текста дополнения А Приложения 2 (указание источников см. в добавлении А).

4.1.1.2 Для устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом, предпринятым в качестве крайней меры, следует прилагать все возможные усилия для обеспечения координации действий между пилотами и соответствующими наземными органами. С этой целью необходимо, чтобы Договаривающиеся государства принимали меры для обеспечения того, чтобы:

- a) все пилоты гражданских воздушных судов были полностью осведомлены о действиях, которые им следует предпринимать, и применяемых визуальных сигналах, указанных в пунктах 4.1.3 и 4.1.4;
- b) эксплуатанты или командиры гражданских воздушных судов выполняли положения пунктов 4.1.5.2 и 4.1.5.3, касающиеся установления связи на частоте 121,5 МГц и наличия правил перехвата и перечня визуальных сигналов на борту воздушного судна;
- c) все сотрудники органов обслуживания воздушного движения были полностью осведомлены о действиях, которые им следует предпринимать в соответствии с положениями пункта 4.1.7;
- d) все командиры перехватываемых воздушных судов были осведомлены об общих ограничениях, относящихся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, и о вероятности того, что на борту перехваченного гражданского воздушного судна может возникнуть аварийная или чрезвычайная ситуация в связи с техническими трудностями или незаконным вмешательством;
- e) для органов управления перехватом и командиров воздушных судов, имеющих потенциальную возможность выполнения перехвата, были даны четкие и ясные указания, охватывающие маневры перехвата, указание направления полета перехватываемых воздушных судов, действия перехватываемых воздушных судов, визуальные сигналы "воздух-воздух", радиосвязь с перехватываемыми воздушными судами и необходимость воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия;

Примечание. См. пункты 4.1.1.3, 4.1.2, 4.1.4 и 4.1.6.

- f) органы управления перехватом и перехватываемые воздушные суда были оснащены радиотелефонным оборудованием, отвечающим техническим

требованиям, которые содержатся в томе I Приложения 10, с тем чтобы обеспечить им возможность для установления связи с перехватываемыми воздушными судами на аварийной частоте 121,5 МГц;

- г) были обеспечены, насколько возможно, средства вторичной обзорной радиолокации с тем, чтобы позволить органам управления перехватом опознавать гражданские воздушные суда в тех районах, где они в противном случае могут быть перехвачены. Такие средства должны позволять распознавать дискретные четырехзначные коды в режиме А, включая немедленное распознавание кодов 7500, 7600 и 7700 в режиме А.

Маневрирование при перехвате

4.1.1.3 С тем чтобы избежать создания опасности для перехватываемого гражданского воздушного судна, следует установить стандартный метод маневрирования для воздушных судов, перехватывающих гражданское воздушное судно. При разработке такого метода следует соответствующим образом учесть ограничения, относящиеся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения, а также необходимость избегать пересечения траектории полета воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что при этом спутная турбулентность может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов.

Примечание. См. рекомендуемый метод в пунктах 4.1.2.1, 4.1.2.2 и 4.1.2.3.

4.1.2 Действия перехватывающих воздушных судов

Маневрирование для визуального опознавания

4.1.2.1 Для визуального опознавания гражданского воздушного судна перехватывающим воздушным судам рекомендуется применять следующий метод маневрирования:

Фаза I

Перехватывающему воздушному судну следует приближаться к перехватываемому воздушному судну с задней полусферы. Ведущее воздушное судно перехватывающего подразделения или одиночное перехватывающее воздушное судно, как правило, должно занимать позицию с левой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна, находясь в пределах поля зрения пилота перехватываемого воздушного судна, и первоначально на расстоянии не ближе 300 м от воздушного судна. Любое другое воздушное судно, участвующее в перехвате, должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, предпочтительно выше и сзади этого воздушного судна. После установления скорости и позиции воздушному судну следует, по мере необходимости, перейти к фазе II правил перехвата.

Фаза II

Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует осторожно пойти на сближение с перехватываемым воздушным судном на том же уровне, но не подходя ближе, чем абсолютно необходимо для получения требуемой информации. Ведущему воздушному

судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну необходимо соблюдать осторожность для того, чтобы не встревожить экипаж или пассажиров перехватываемого воздушного судна, постоянно имея в виду, что маневры, которые считаются нормальными для перехватывающего воздушного судна, могут рассматриваться пассажирами и экипажами гражданских воздушных судов как опасные. Любое другое участвующее в перехвате воздушное судно должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна. После завершения опознавания перехватывающему воздушному судну следует выйти из района сближения с перехватываемым воздушным судном, как это предусмотрено в фазе III.

Фаза III

Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует осторожно отвернуть в сторону от перехватываемого воздушного судна в пологом пикировании. Любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, а затем присоединиться к своему ведущему.

4.1.2.1.1 Рекомендуемый метод показан на рис. 1 ниже.

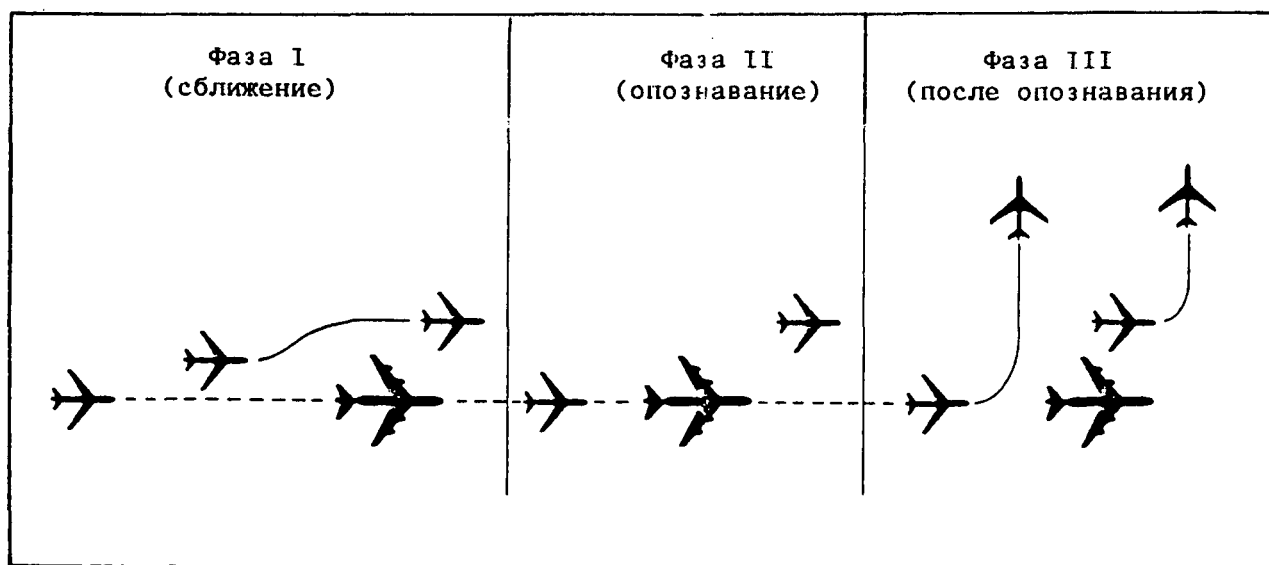


Рис. 1. Маневрирование для визуального опознавания
(пункт 3.2 дополнения А Приложения 2.)

Маневрирование для указания направления полета

4.1.2.2 Если после выполнения маневров для опознавания воздушного судна, упомянутых выше в фазе I и фазе II, имеется необходимость вмешательства в дальнейшее выполнение полета перехватываемого воздушного судна, ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует, как правило, занять позицию слева от перехватываемого воздушного судна, несколько выше и впереди его для того, чтобы позволить командиру последнего видеть подаваемые визуальные сигналы.

4.1.2.3 Допускается, что метеорологические условия или рельеф местности могут в некоторых случаях привести к необходимости занятия ведущим воздушным судном перехватывающего подразделения или одиночным перехватывающим воздушным судном позиции с правой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна. В этом случае командир перехватывающего воздушного судна должен принять все необходимые меры для того, чтобы его воздушное судно было ясно видно в любое время командиру перехватываемого воздушного судна.

4.1.2.4 Рекомендуемые маневры показаны на рис. 2 ниже.

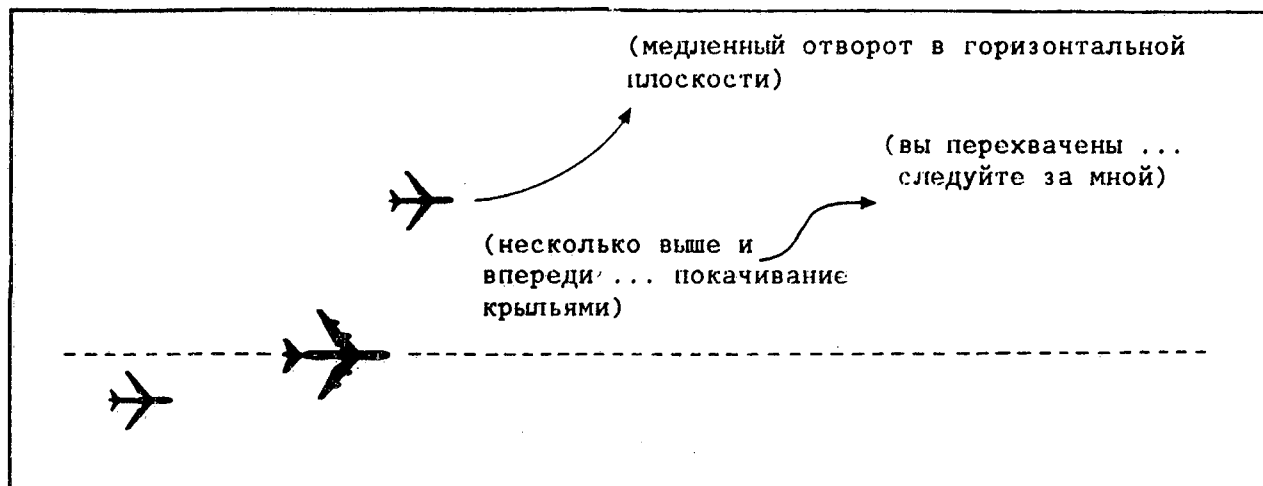


Рис. 2. Маневры для указания направления полета
(пункт 3.3 дополнения А Приложения 2)

Привлечение внимания с помощью визуальных средств

4.1.2.5 Необходимо признать, что даже в визуальных метеорологических условиях в дневное время может пройти несколько минут, прежде чем летный экипаж гражданского воздушного судна заметит перехватывающее воздушное судно, учитывая ограниченный обзор из кабины. В еще большей степени это относится к гражданским транспортным воздушным судам, выполняющим полеты по плану полета по ППП ночью под контролем органов УВД в районах с низкой плотностью воздушного движения.

4.1.2.6 Необходимо, чтобы командир перехватывающего воздушного судна удостоверился в том, что командир перехватываемого воздушного судна знает о перехвате и подтверждает подаваемые сигналы.

4.1.2.7 Визуальный сигнал, который рекомендуется использовать для того, чтобы привлечь внимание командира перехватываемого воздушного судна, представляет собой сигнал серии 1 в пункте 4.1.4. Если неоднократные попытки привлечь внимание командира перехватываемого воздушного судна не приносят успеха, для этой цели могут быть использованы другие методы подачи сигналов, включая в качестве крайней меры визуальный эффект, создаваемый при форсаже, при условии, что при этом не возникает какой-либо опасности, включая опасность, связанную с турбулентностью в следе, для перехватываемого воздушного судна.

4.1.2.8 В дневное время желаемого эффекта можно добиться путем использования дымообразующих устройств, аналогичных применяемым при выполнении фигур высшего пилотажа, с яркой окраской дыма. Как в дневное, так и в ночное время может быть также полезным использование мощных проблесковых огней, если таковые установлены на перехватываемом воздушном судне для целей предотвращения столкновения.

4.1.2.9 В качестве самой крайней меры желаемого результата можно добиться с помощью форсажа, однако при этом необходимо соблюдать осторожность. Этот метод дает наибольший эффект в ночное время, однако он может создавать неудобства и шум для перехватываемого воздушного судна, особенно если использовать его в течение фазы II, т.е. на расстоянии менее 300 м. Поэтому при использовании форсажа необходимо проявлять большую осмотрительность.

4.1.2.10 Использование трассирующих пуль для привлечения внимания чревато опасными последствиями, поэтому настоятельно рекомендуется не прибегать к этому методу, с тем чтобы не создавать угрозы для жизни людей на борту и безопасности воздушного судна. В качестве дополнительных факторов необходимо также учитывать потенциальную опасность для людей и имущества на земле.

4.1.2.11 Учитывая практические затруднения, связанные с привлечением внимания перехватываемого воздушного судна с помощью визуальных средств, в программы подготовки экипажей перехватчиков необходимо включать учебный перехват военных транспортных воздушных судов, цель которого заключается в отработке наиболее видимых и заметных местоположений перехватываемого воздушного судна. Ни при каких обстоятельствах не следует практиковать учебный перехват гражданских воздушных судов (см. пункт 2.5 с)).

Управление полетом перехватываемого воздушного судна

4.1.2.12 В случае возможности установления радиосвязи перехватываемому воздушному судну следует передавать по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующую информацию.

4.1.2.13 В тех случаях, когда перехватываемому воздушному судну даются указания в отношении направления полета, необходимо предусматривать, чтобы воздушное судно не попало в условия, в которых видимость может быть ниже установленного минимума для полетов в визуальных метеорологических условиях, и чтобы выполнение маневров, требуемых от перехватываемого воздушного судна, не увеличивало уже существующую опасность в случае, когда ухудшились летно-технические характеристики воздушного судна.

4.1.2.14 Необходимо учитывать, что невыполнение полученных указаний не всегда свидетельствует о враждебных намерениях. На практике имеется множество причин, по которым перехватываемое гражданское воздушное судно может быть не в состоянии выполнить указания, переданные перехватывающим воздушным судном визуально или по радио. Наиболее очевидные из них связаны с тем, что воздушное судно находится в аварийной ситуации, вызванной отказом систем воздушного судна или захватом. В последнем случае орган управления перехватом и/или соответствующий орган ОВД может подтвердить наличие такой ситуации, если выяснится, что воздушное судно использует аварийный код 7700 ВОРЛ или код 7500 ВОРЛ в случае захвата. Перехватываемое воздушное судно может также испытывать технические проблемы, которые не носят аварийного характера, однако, по мнению командира воздушного судна, могут создавать опасность при выполнении полученных указаний. Примером проблем такого рода является отсутствие достаточного количества топлива для полета на указанный аэродром.

4.1.2.15 Необходимо также учитывать, что невыполнение перехватываемым воздушным судном переданных указаний может объясняться общим непониманием причин перехвата, неспособностью правильно интерпретировать визуальные сигналы, неправильным пониманием радиосообщений и в редких случаях гипоксией.

4.1.2.16 В случае, если перехватываемое воздушное судно не реагирует на неоднократные попытки передать указания посредством визуальных сигналов или радиотелефонных сообщений, перехватывающее воздушное судно должно продолжать наблюдение за перехватываемым воздушным судном до тех пор, пока оно не совершит посадку или не покинет пределы воздушного пространства ограничения полетов или запретного воздушного пространства. После этого полный отчет об инциденте следует представлять соответствующему полномочному органу, который, в свою очередь, направляет его государству регистрации для предпринятия действий (см. пункт 2.10, Статья 3bis).

Примечание. Следует также учитывать возможность выполнения перехватываемым воздушным судном маневров в соответствии с консультативными сообщениями по устранению конфликтной ситуации, выдаваемыми бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС). Если перехватываемое воздушное судно оборудовано такой системой, БСПС может рассматривать перехватывающее воздушное судно как угрозу столкновения и выдавать соответствующее консультативное сообщение для уклонения. Поэтому необходимо следить за тем, чтобы такой маневр (маневры) уклонения, выполняемый до того, как командир перехватываемого воздушного судна узнает о перехвате, не истолковывался как показатель враждебных намерений. Такой ситуации можно избежать, если перехватчик будет подавлять передачу информации о барометрической высоте в ответах своего приемоответчика ВОРЛ на расстоянии не менее 20 м.миль (примерно 30 секунд) от перехватываемого воздушного судна. В этом случае БСПС перехватываемого воздушного судна не будет выдавать консультативных сообщений по устранению конфликтной ситуации применительно к перехватчику, продолжая в то же время выдавать консультативные сообщения о воздушной обстановке.

Предоставление информации для выполнения посадки

4.1.2.17 В исключительных случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется совершить посадку на пролетаемой территории, необходимо также предусмотреть, чтобы:

- a) указанный аэродром был пригоден для безопасной посадки данного типа воздушного судна, особенно в тех случаях, если аэродром, как правило, не используется для гражданских воздушных перевозок;
- b) окружающая местность была пригодной для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;
- c) перехватываемое воздушное судно имело достаточный запас оставшегося топлива для следования до аэродрома;
- d) если перехватываемое воздушное судно является гражданским транспортным воздушным судном, указанный аэродром имел ВПП длиной, эквивалентной по крайней мере 2500 м на среднем уровне моря, и прочность покрытия, достаточную для посадки этого воздушного судна; и
- e) по мере возможности, указанный аэродром был аэродромом, который подробно описан в соответствующем сборнике аэронавигационной информации.

4.1.2.18 Когда от гражданского воздушного судна требуется произвести посадку на незнакомом аэродроме, необходимо предоставить ему достаточное время для подготовки к посадке, принимая во внимание тот факт, что только командир гражданского воздушного судна может определить степень безопасности выполнения посадки с учетом длины ВПП и массы воздушного судна в данный момент.

4.1.2.19 Особенно важно, чтобы вся информация, необходимая для облегчения выполнения безопасного захода на посадку и посадки перехватываемого воздушного судна, передавалась на его борт по радиотелефону.

4.1.2.20 В идеальном варианте перехватываемое воздушное судно следует просить получить необходимую информацию и диспетчерское разрешение на полет к указанному аэродрому от соответствующего органа ОВД и надлежащим образом установить прямую связь с аэродромным диспетчерским пунктом указанного аэродрома на одной из обычных диспетчерских частот или на частоте 121,5 МГц. Если установить такую прямую связь невозможно, необходимая информация, требуемая перехватываемому воздушному судну для выполнения безопасной посадки, должна передаваться через любой другой орган или любое другое воздушное судно, которое может поддерживать связь с перехватываемым воздушным судном. Если сделать это не удастся, указанную информацию следует передавать "блиндром" на частоте 121,5 МГц и любой другой имеющейся частоте, которую может прослушивать воздушное судно, в том числе по имеющемуся каналу (каналам) речевой связи местных средств захода на посадку и посадки, таких, как VOR и ILS.

4.1.2.21 Если все другие методы не приносят успеха, предполагается, что пилот перехватываемого воздушного судна будет по своему усмотрению использовать сигналы руками и/или сигналы азбуки Морзе в дополнение к визуальному сигналу серии 3 в пункте 4.1.4.2.

4.1.3 Действия перехватываемых воздушных судов

4.1.3.1 Командир гражданского воздушного судна, когда оно является объектом перехвата, соблюдает Стандарты, приведенные в пунктах 4.1.3.2 и 4.1.3.5, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них, как это указано в пункте 4.1.4.

Примечание. См. также пункты 2.1.1 и 3.4 Приложения 2.

4.1.3.2 Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

- а) следует указаниям перехватываемого воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися в пункте 4.1.4;
- б) уведомляет, по мере возможности, соответствующий орган обслуживания воздушного движения;
- в) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц, поскольку некоторые военные воздушные суда могут не иметь средств ОВЧ-связи; и

- d) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ выбирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

4.1.3.3 Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим воздушным судном.

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

Радиосвязь во время перехвата

4.1.3.5 Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в нижеприведенной таблице фраз и произношения, передавая каждую фразу дважды:

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произношение ¹	Значение	Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> САЙН	Прошу сообщить ваш позывной	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ</u> САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФО</u> -ЛОУ	Следуйте за мною	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял Выполняю
DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки	CAN NOT ⁴	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу
YOU LAND	<u>Ю</u> ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром	REPEAT ⁴	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание
PROCEED	ПРО- <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориенти- ровку
			MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
			HIJACK ³	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЭК</u>	Захвачен
			LAND (place name)	ЛЭНД (наименова- ние пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться

1 Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

2 Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

3 Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙ ДЖЭК".

4 Фразы "КЭН НОТ" и "РИПИТ" используются в данном конкретном контексте вместо обычных фраз "АНЭЙБЛ" и "СЭЙ ЭГЕЙН" для облегчения понимания.

4.1.4 Визуальные сигналы "воздух-воздух"

Применение

4.1.4.1 Признавая тот факт, что правильное использование и понимание гражданскими и военными воздушными судами во всем мире любых визуальных сигналов, применяемых в случаях перехвата, который следует предпринимать только в качестве крайней меры, имеет важное значение для безопасности выполнения полетов, Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении визуальных сигналов, содержащихся в пунктах 4.1.4.2 и 4.1.4.3, обратился к Договаривающимся государствам с настоятельной просьбой о том, чтобы их государственные воздушные суда строго придерживались этих визуальных сигналов.

Сигналы, используемые в случае перехвата

4.1.4.2 Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна:

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
1	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.</p> <p><u>Примечание 1.</u> Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</p> <p><u>Примечание 2.</u> Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "инподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.</p>	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p> <p><u>Примечание.</u> Дополнительные действия, которые должны быть предприняты перехватываемым воздушным судном, указаны в пункте 3.8 главы 3 Приложения 2.</p>	Вас понял, выполняю.
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 градусов или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.	Следуйте своим курсом.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна.	Вас понял, выполняю.
3	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов - перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки.	Выполните посадку на этом аэродроме	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки.	Вас понял, выполняю.

4.1.4.3 Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна:

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

4.1.5 Связь "воздух-земля"

Примечание. См. также пункты 4.1.3.5 и 4.1.6.1.

Использование аварийного канала

4.1.5.1 Аварийный канал (121,5 МГц) используется только для чисто аварийных целей, в общих чертах перечисленных ниже:

- а) для обеспечения свободного канала связи между воздушными судами, терпящими бедствие или находящимися в аварийной ситуации, и наземной станцией, когда обычные каналы используются для других воздушных судов;
- б) для обеспечения в случае возникновения аварийной ситуации ОВЧ-канала связи между воздушными судами и аэродромами, которые обычно не используются международными воздушными службами;
-
- в) для обеспечения общего ОВЧ-канала для связи между гражданскими воздушными судами и перехватывающими воздушными судами или органами управления перехватом и между гражданскими или перехватывающими воздушными судами и органами обслуживания воздушного движения в случае перехвата гражданского воздушного судна.

. . . .

4.1.5.2 Частота 121,5 МГц обеспечивается для органов управления перехватом там, где это сочтено необходимым для выполнения целей, указанных в пункте 4.1.5.1 в).

4.1.5.3 Воздушные суда, выполняющие полеты большой протяженности над водной поверхностью или полеты над специально обозначенными районами, во время которых необходимо иметь на борту аварийно-спасательное радиооборудование или бортовой аварийный приводной маяк (ELBA), ведут непрерывное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц, за исключением тех периодов, когда воздушные суда поддерживают связь на других ОВЧ-каналах или когда ограничивающие характеристики бортовой аппаратуры или обязанности летного экипажа в кабине не позволяют осуществлять одновременное прослушивание двух каналов.

4.1.5.3.1 Воздушные суда ведут непрерывное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц ОВЧ-диапазона в районах или на маршрутах, где существует вероятность перехвата воздушных судов или других опасных ситуаций и такое требование установлено соответствующим полномочным органом.

4.1.5.3.2 Воздушным судам, выполняющим полеты, не оговоренные в пунктах 4.1.5.3 и 4.1.5.3.1, следует, насколько это возможно, вести прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

Связное оборудование воздушных судов международной коммерческой авиации

4.1.5.4 Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

- а) поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;

- б) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;
- с) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета по крайней мере с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования пункта 4.1.5.4 считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условиях распространения радиоволн.

4.1.5.4.1 Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с пунктом 4.1.5.4.

Связное оборудование воздушных судов международной авиации общего назначения

4.1.5.5 Самолет, который должен выполнять полет по правилам полета по приборам или ночью оснащается связным радиооборудованием. Такое оборудование способно поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые предписываются соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования пункта 4.1.5.5 считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условиях распространения радиоволн.

4.1.5.5.1 В том случае, если для соблюдения требований пункта 4.1.5.5 предусматривается установка на борту нескольких блоков связного оборудования, каждый из них функционирует независимо от другого или других блоков в такой степени, чтобы отказ одного из них не привел к отказу любого другого блока.

4.1.5.6 Воздушное судно, которое должно выполнять полет по правилам визуального полета, но выполняет контролируемый полет, оснащается - кроме случаев, оговоренных соответствующим полномочным органом связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

4.1.5.6.1 Воздушное судно, которое должно выполнять полет, подпадающий под положения пунктов 6.3.3 или 6.4 части II или 4.3 или 4.4 раздела III части I.1.1 Приложения 6, оснащается - кроме случаев, оговоренных соответствующим полномочным органом - связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

4.1.5.7 Радиооборудование, предусмотренное в пунктах 4.1.5.5 4.1.5.6.1, должно обеспечивать связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц.

Связное оборудование органов управления перехватом и перехватываемых воздушных судов

4.1.5.8 ...необходимо, чтобы Договаривающиеся государства принимали меры для обеспечения того, чтобы:

- f) органы управления перехватом и перехватываемые воздушные суда были оснащены радиотелефонным оборудованием, отвечающим техническим требованиям, которые содержатся в томе 1 Приложение 10, с тем чтобы обеспечить им возможность для установления связи с перехватываемыми воздушными судами на аварийной частоте 121,5 МГц;

Связное оборудование органов ОВД и других наземных органов

4.1.5.9 Частота 121,5 МГц обеспечивается:

- a) во всех районных диспетчерских центрах и центрах полетной информации;
- b) в аэродромных командно-диспетчерских пунктах и диспетчерских пунктах подхода, обслуживающих международные аэродромы и международные запасные аэродромы; и
- c) в любых дополнительных пунктах, назначаемых соответствующим полномочным органом ОВД,

где наличие этой частоты считается необходимым для обеспечения немедленного приема сигналов бедствия или для выполнения целей, указанных в пункте 4.1.5.1.

Примечание. При совместном расположении двух или более средств, о которых говорится выше, данное требование считается выполненным, если частота 121,5 МГц обеспечивается одним из них.

4.1.5.10 Частота 121,5 МГц должна обеспечиваться в любых дополнительных органах, где ее наличие считается необходимым для обеспечения немедленного приема сигналов бедствия или для выполнения целей, указанных в пункте 4.1.5.1.

4.1.5.10.1 Все военные органы управления перехватом должны иметь оборудование, обеспечивающее частоту 121,5 МГц.

4.1.5.11 Производится непрерывное прослушивание аварийного канала в течение часов работы органов, в которых оно обеспечивается.

4.1.5.12 Аварийный канал прослушивается по методу одноканальной симплексной связи.

4.1.6 Действия органов управления перехватом

Радиосвязь между органом управления перехватом или перехватываемым воздушным судном и перехватываемым воздушным судном

4.1.6.1 Во время перехвата органам управления перехватом и перехватываемому воздушному судну следует:

- a) сначала предпринять попытку установить двустороннюю связь на общем языке с перехватываемым воздушным судном на аварийной частоте 121,5 МГц, используя, соответственно, позывные "УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕХВАТОМ", "ПЕРЕХВАТЧИК (позывной)" и "ПЕРЕХВАТЫВАЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО"; и

- b) при невозможности установления такой связи предпринимать попытки для установления двусторонней связи с перехватываемым воздушным судном на такой другой частоте или частотах, которые могут быть определены соответствующим полномочным органом ОВД, или для установления связи через соответствующий(ие) орган (органы) ОВД.

Координация действий между органами управления перехватом и органами обслуживания воздушного движения

4.1.6.2 Необходимо обеспечивать тесную координацию между органами управления перехватом и соответствующим органом обслуживания воздушного движения в течение всех фаз перехвата воздушного судна, которое является или может быть гражданским воздушным судном, для того, чтобы орган обслуживания воздушного движения был полностью информирован об обстановке и о действиях, требуемых от перехватываемого воздушного судна.

4.1.7 Действия органов ОВД в случае перехвата

4.1.7.1 Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что в его районе ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных ниже мер, которые в данных условиях являются подходящими:

- a) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном на любой имеющейся частоте, включая аварийную частоту 121,5 МГц, если такая связь еще не установлена;
- b) информирует пилота перехватываемого воздушного судна о перехвате;
- c) устанавливает контакт с органом управления перехватом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, и обеспечивает его имеющейся информацией относительно данного воздушного судна;
- d) ретранслирует по мере необходимости сообщения между перехватываемым воздушным судном или органом управления перехватом и перехватываемым воздушным судном;
- e) в тесном взаимодействии с органом управления перехватом принимает все необходимые меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна; и
- f) информирует органы ОВД, обслуживающие соседние районы полетной информации, если в результате отклонения от курса воздушное судно вышло за пределы этих соседних районов полетной информации.

4.1.7.2 Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что перехватываемому воздушному судну предписано соответствующими государственными полномочными органами совершить посадку на пролетаемой территории, он принимает те из указанных ниже мер, которые в данных условиях являются подходящими:

- a) информирует пилота перехватываемого воздушного судна о необходимости выполнить посадку на назначенном аэродроме;

- b) обеспечивает перехватываемое воздушное судно всей необходимой информацией относительно полета на назначенный аэродром и посадки на нем, включая установленные схемы захода на посадку по приборам; и
- c) выдает в рамках координации с соответствующими государственными полномочными органами любые диспетчерские разрешения или указания по маршруту, необходимые для обеспечения полета данного воздушного судна на назначенный аэродром.

4.1.7.3 Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что вне его района ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных ниже мер, которые в данных условиях являются подходящими:

- a) информирует орган ОВД, обслуживающий воздушное пространство, в котором осуществляется перехват, обеспечивая этот орган имеющейся информацией, которая будет способствовать опознаванию воздушного судна, и просит его предпринять действия в соответствии с положениями пункта 4.1.7.1; и
- b) ретранслирует сообщения между перехватываемым воздушным судном и соответствующим органом ОВД, органом управления перехватом или перехватывающим воздушным судном.

4.2 ДОСТУПНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

4.2.1 Опубликование информации в сборниках аэронавигационной информации (AIP)

4.2.1.1 Приложение 15 предусматривает, что полное изложение правил и визуальных сигналов, подлежащих использованию в случае перехвата, включается в раздел RAC каждого сборника AIP.

4.2.1.2 Образец такой информации, отражающий действующие положения ИКАО без каких-либо изменений, содержится в Руководстве по службам аэронавигационной информации (Doc 8126) и для удобства приводится в добавлении С.

4.2.1.3 Особенно важно четко указать на любые национальные различия по сравнению с положениями ИКАО и/или любые дополнительные правила или сигналы, подлежащие использованию.

4.2.1.4 В том случае, если государство решило, что перехват не будет осуществляться, достаточно включить заявление об этом в сборник AIP.

4.2.1.5 Если государство назначило отдельные аэродромы для использования в случае, когда перехватываемому воздушному судну требуется выполнить посадку на пролетаемой территории, необходимо включить полную информацию о таких аэродромах в сборник AIP и особо упомянуть это в разделе, посвященном перехвату.

4.2.2 Наличие информации на борту воздушных судов

4.2.2.1 В разделе II частей I и III Приложения 6 предусматривается, что для самолетов международного коммерческого воздушного транспорта руководство по производству полетов, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, по крайней мере содержит:

- а) изложенный выше в пункте 4.1.3 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов; и
- б) визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами, описанные выше в пункте 4.1.4.

4.2.2.2 В разделе III частей II и III Приложения 6, касающемся полетов международной авиации общего назначения, оговаривается, что на борту всех воздушных судов при выполнении всех полетов должна находиться информация, указанная выше в пунктах 4.2.2.1 а) и б).

4.2.2.3 Образцы контрольных карточек, которые могут использоваться пилотами, показаны в добавлении D.

4.2.2.4 При выполнении полетов вблизи районов, в которых существует опасность перехвата, иллюстрации маркировки перехватчиков, используемой соответствующим(и) государством (государствами), должны иметься на борту гражданских воздушных судов.

4.2.2.5 При выполнении полетов вблизи районов ограничения полетов или запретных районов, или других районов, незапланированный вход в которые может привести к перехвату и/или получению указания выполнить посадку на пролетаемой территории, на борту воздушных судов должна иметься соответствующая информация и карты захода на посадку для аэродромов, которые могут использоваться.

4.2.2.6 Пилотам перехватчиков следует предоставлять иллюстрации национальных и регистрационных знаков, наносимых на воздушных судах, принадлежащих эксплуатантам, которые выполняют регулярные полеты на территорию соответствующего государства или в непосредственной близости от этой территории. Для использования летными экипажами гражданских воздушных судов эксплуатанты должны предоставлять информацию о различных отметках и опознавательных знаках государственных воздушных судов, используемых для перехвата.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ИСТОЧНИКИ МАТЕРИАЛА, ВОСПРОИЗВОДИМОГО ИЗ ДОКУМЕНТОВ ИКАО

Пункты или примечания, помеченные знаком #	Документ	Источник	Статус
1.1.1	Приложение 2	3.8, примечание	Примечание
1.1.2	Приложение 11	2.21.1	Примечание
	PANS-RAC	Часть III, 18	Примечание
2.1	Конвенция	Статья 3 а)	Конвенция
2.2	Конвенция	Статья 3 б)	Конвенция
2.3	Приложение 2	3.8.1	Стандарт
2.4	Приложение 2	3.8.1, примечание	Примечание
2.5	Приложение 2	Добавление 2, 1.1	Стандарт
2.6	Приложение 2	Добавление 2, 1.2	Стандарт
2.7	Приложение 2	Добавление 2, 1.3	Стандарт
2.8	Приложение 2	Дополнение А, 2.2	Специальная рекомендация
2.9	Приложение 2	Дополнение А, 2.3	Специальная рекомендация
3.1.2.1	Приложение 2	3.3.1.2.1	Стандарт
3.1.2.2	Приложение 2	3.3.1.2.1, примечание	Примечание
3.1.2.4	Приложение 11	2.15.3.1	Стандарт
3.1.3.1	Приложение 2	3.6.5.1	Стандарт
3.1.3.3	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.1	Стандарт
3.1.3.4	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.2	Стандарт
3.1.3.4.1	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.3	Рекомендуемая практика
3.1.3.5	Приложение 2	3.6.3	Стандарт
3.1.3.5	Приложение 2	3.6.3, примечание	Примечание
3.1.3.7	Приложение 2	4.8	Стандарт
3.1.3.8	Приложение 2	5.3.2	Стандарт
3.1.3.9	Приложение 2	5.3.3	Стандарт
3.1.3.10	Приложение 2	5.3.3, примечание	Примечание
3.1.4.1	PANS-RAC	Часть VII, 1.1	PANS
3.1.4.2	PANS-RAC	Часть VII, 1.2	PANS
3.1.4.3	PANS-RAC	Часть VII, 1.3	PANS
3.1.4.4	PANS-RAC	Часть VII, 1.4	PANS

Пункты или
примечания,
помеченные
знаком #

Документ

Источник

Статус

3.1.4.5	PANS-RAC	Часть VII, 2.1	PANS
3.1.4.6	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.1	PANS
3.1.4.7	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.2	PANS
3.1.4.8	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.3	PANS
3.1.4.8.1	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.3.1	PANS
3.1.4.8.2	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.3.2	PANS
3.1.4.9	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.4	PANS
3.1.4.10	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.5	PANS
3.1.4.11	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.6	PANS
3.1.4.12	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.7	PANS
3.1.4.13	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.8	PANS
3.1.4.13.1	PANS-RAC	Часть X, 2.7.2	PANS
3.1.4.14	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.9	PANS
3.1.4.15	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.10	PANS
3.1.4.16	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.11	PANS
3.1.4.17	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.12	PANS
3.1.4.18	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.13	PANS
3.1.4.19	PANS-RAC	Часть VII, 3.2.14	PANS
3.1.5.1	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.2.1	PANS
3.1.5.2	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.2.2	PANS
3.1.5.3	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.2.3	PANS
3.1.5.4	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.2.4	PANS
3.1.5.5	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.2.5	PANS
3.1.5.6	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.2.1	PANS
3.1.5.7	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.2.2	PANS
3.1.5.8	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.2.3	PANS
3.1.5.9	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.2.4	PANS
3.1.5.10	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.2.5	PANS
3.1.5.11	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.6.1	PANS
3.1.5.12	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.2.6.2	PANS
3.1.5.14	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.3.1	PANS
3.1.5.15	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.3.2	PANS
3.1.5.16	PANS-RAC	Часть VIII, 4.2.3.3.3	PANS
3.1.6, примечание	Приложение 11	6.2, примечание	Примечание
3.1.6.1	Приложение 11	6.2.1.1.1	Стандарт
3.1.6.2	Приложение 11	6.2.1.1.2	Стандарт
3.1.6.3	Приложение 11	6.2.1.3.1	Стандарт
3.1.6.4	Приложение 11	6.2.1.3.3	Рекомендуемая практика
3.1.6.5	Приложение 11	6.2.1.3.4	Рекомендуемая практика
3.1.6.6	Приложение 11	6.2.1.3.7	Стандарт
3.1.6.7	Приложение 11	6.2.2.1	Стандарт
3.1.6.7.1	Приложение 11	6.2.2.1.1	Стандарт
3.1.6.7.2	Приложение 11	6.2.2.1.2	Стандарт
3.1.6.7.2.1	Приложение 11	6.2.2.1.3	Стандарт
3.1.6.7.2.2	Приложение 11	6.2.2.1.4	Рекомендуемая практика
3.1.6.8	Приложение 11	6.2.2.2	Рекомендуемая практика
3.1.6.9	Приложение 11	6.2.2.3	Рекомендуемая практика

Пункты или примечания, помеченные знаком #	Документ	Источник	Статус
3.1.6.10	Приложение 11	6.2.2.4	Рекомендуемая практика
3.1.6.11	Приложение 11	6.2.2.5	Рекомендуемая практика
3.1.6.12	Приложение 11	6.2.3	Рекомендуемая практика
3.1.7.1	Приложение 11	2.15.1	Рекомендуемая практика
3.1.7.2	Приложение 11	2.15.2	Рекомендуемая практика
3.1.7.3	Приложение 11	2.15.3	Рекомендуемая практика
3.1.7.3.1	Приложение 11	2.15.3.1	Рекомендуемая практика
3.1.7.3.2	Приложение 11	2.15.3.2	Рекомендуемая практика
3.1.8, примечание	Приложение 11	6.2, примечание	Примечание
3.1.8.1	Приложение 11	6.2.1.2.1	Стандарт
3.1.8.2	Приложение 11	6.2.1.2.2	Стандарт
3.1.8.3	Приложение 11	6.2.1.2.3	Стандарт
3.1.8.4	Приложение 11	6.2.1.3.1	Стандарт
3.1.8.5	Приложение 11	6.2.1.3.3	Рекомендуемая практика
3.1.8.6	Приложение 11	6.2.1.3.4	Рекомендуемая практика
3.1.8.7	Приложение 11	6.2.1.3.5	Стандарт
3.1.8.8	Приложение 11	6.2.1.3.7	Стандарт
3.1.8.9	Приложение 11	6.2.3	Рекомендуемая практика
3.1.9.1	Приложение 11	2.21.1.2	Стандарт
	PANS- RAC	Часть III, 18.2	PANS
3.1.9.2	Приложение 11	2.21.1.2.1	Стандарт
	PANS- RAC	Часть III, 18.2.1	PANS
3.1.10.1	PANS- RAC	Часть X, 1.5.1.3	PANS
3.1.10.2	PANS- RAC	Часть X, 1.5.1.3.1	PANS
3.1.10.3	PANS- RAC	Часть X, 1.5.1.3.2	PANS
3.1.10.4	PANS- RAC	Часть X, 1.5.1.4	PANS
3.1.10.5	PANS- RAC	Часть X, 1.5.1.4.1	PANS
3.1.10.6	PANS- RAC	Часть X, 1.5.2.1	PANS
3.1.10.7	PANS- RAC	Часть X, 1.5.2.2	PANS
3.1.10.9	PANS- RAC	Часть X, 1.4.1	PANS
3.1.10.9.1	PANS- RAC	Часть X, 1.4.1.1	PANS
3.1.10.9.2	PANS- RAC	Часть X, 1.4.1.2	PANS
3.1.10.9.3	PANS- RAC	Часть X, 1.4.1.3	PANS
3.1.10.10	PANS- RAC	Часть X, 1.4.2	PANS
3.1.10.11	PANS- RAC	Часть X, 1.4.3	PANS
3.1.10.12	Приложение 10, том 1	Часть I, 2.5.4.2.1	Стандарт
3.1.10.13	Приложение 10, том 1	Часть I, 2.5.4.2.2	Стандарт
3.1.10.14	Приложение 10, том 1	Часть I, 2.5.4.2.3	Стандарт
3.1.10.15	Приложение 10, том 1	Часть I, 2.5.4.3	Стандарт
3.1.10.16	Приложение 10, том 1	Часть I, 2.5.4.4	Рекомендуемая практика

Пункты или
примечания,
помеченные
знаком #

Документ

Источник

Статус

3.1.10.17	Приложение 10, том I	Часть I, 2.5.4.5	Стандарт
3.1.10.18	PANS- OPS	Том I, часть VIII, вступительное примечание	PANS
3.1.10.19	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.1	PANS
3.1.10.21	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.2	PANS
3.1.10.22	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.3	PANS
3.1.10.23	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.2	PANS
3.1.10.24	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.4	PANS
3.1.10.25	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.5	PANS
3.1.10.26	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.6	PANS
3.1.10.27	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.1.7	PANS
3.1.10.29.1	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.3.1	PANS
3.1.10.29.2	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.3.2	PANS
3.1.10.30.1	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.4	PANS
3.1.10.31.1	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.5.1	PANS
3.1.10.31.2	PANS- OPS	Том I, часть VIII, 1.5.2	PANS
3.2.2.1	Приложение 2	5.1.1	Стандарт
3.2.2.2	Приложение 6	Часть I, 7.2.1; часть III, раздел II, 5.2.1	Стандарт
3.2.2.3	Приложение 6	Часть II, 7.2.1; часть III, раздел III, 5.2.1	Стандарт
3.2.3.1	Приложение 2	3.6.2.1.1	Стандарт
3.2.3.2	Приложение 2	3.6.2.1.3	Стандарт
3.2.3.3	Приложение 2	3.6.2.2	Стандарт
3.2.4.1	Приложение 2	3.1.9	Стандарт
3.2.5.1	Приложение 11	2.21.1.1	Стандарт
	PANS- RAC	Часть III, 18.1	PANS
3.2.5.1.1	Приложение 11	2.21.1.1.1	Стандарт
	PANS- RAC	Часть III, 18.1.1	PANS
3.2.5.1.2	Приложение 11	2.21.1.1.2	Стандарт
	PANS- RAC	Часть III, 18.1.2	PANS
3.2.5.2	PANS- RAC	Часть X, 2.1.1	PANS
3.2.5.3	PANS- RAC	Часть X, 2.6.1	PANS
3.2.5.4	PANS- RAC	Часть X, 2.6.2	PANS
3.2.5.5	PANS- RAC	Часть X, 2.6.3	PANS
3.2.5.6	PANS- RAC	Часть X, 5.1.1	PANS
3.2.6.1	Приложение 11	2.15.3.2	Стандарт
3.2.6.3	Приложение 2	Добавление 1, 3	Стандарт
3.3.1.4	Приложение 15	Добавление 1, 5.5	Стандарт
3.3.2.1	Приложение 15	5.1.1	Стандарт
3.3.2.2	Приложение 15	5.1.1.1	Стандарт

Пункты или примечания, помеченные знаком #	Документ	Источник	Статус
3.3.2.3.1	Приложение 15	Добавление 3, часть I, 1, 1.1	Стандарт
3.3.2.3.2	Приложение 15	Добавление 3, часть 2, 2, 2.5	Стандарт
4.1.1.2	Приложение 2	Дополнение А, 2.3	Специальная рекомендация
4.1.1.3	Приложение 2	Дополнение А, 3.1	Специальная рекомендация
4.1.2.1	Приложение 2	Дополнение А, 3.2	Специальная рекомендация
4.1.2.2	Приложение 2	Дополнение А, 3.3.1	Специальная рекомендация
4.1.2.3	Приложение 2	Дополнение А, 3.4	Специальная рекомендация
4.1.2.12	Приложение 2	Дополнение А, 4.1	Специальная рекомендация
4.1.2.13	Приложение 2	Дополнение А, 4.2	Специальная рекомендация
4.1.2.17	Приложение 2	Дополнение А, 4.3	Специальная рекомендация
4.1.2.18	Приложение 2	Дополнение А, 4.4	Специальная рекомендация
4.1.2.19	Приложение 2	Дополнение А, 4.5	Специальная рекомендация
4.1.3.1	Приложение 2	3.8.2	Стандарт
4.1.3.2	Приложение 2	Дополнение 2, 2.1	Стандарт
4.1.3.3	Приложение 2	Дополнение 2, 2.2	Стандарт
4.1.3.4	Приложение 2	Дополнение 2, 2.3	Стандарт
4.1.3.5	Приложение 2	Дополнение 2, 3.1	Стандарт
4.1.4.1	Приложение 2	3.8.1, примечание	Примечание
4.1.4.2	Приложение 2	Дополнение 1, 2.1	Стандарт
4.1.4.3	Приложение 2	Дополнение 1, 2.2	Стандарт
4.1.5.1	Приложение 10, том I	Часть II, 4.1.3.1.1	Стандарт
4.1.5.2	Приложение 10, том I	Часть II, 4.1.3.1.3	Стандарт
4.1.5.3	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.1	Стандарт
4.1.5.3.1	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.2	Стандарт
4.1.5.3.2	Приложение 10, том II	5.2.2.1.1.3	Рекомендуемая практика
4.1.5.4	Приложение 6	Часть I, 7.1.1; часть III, раздел II, 5.1.1	Стандарт
4.1.5.4.1	Приложение 6	Часть I, 7.1.2; часть III, раздел II, 5.1.2	Стандарт
4.1.5.5	Приложение 6	Часть II, 7.1.1; часть III, раздел III, 5.1.1	Стандарт
4.1.5.5.1	Приложение 6	Часть II, 7.1.1.1; часть III, раздел III, 5.1.2	Стандарт
4.1.5.6	Приложение 6	Часть II, 7.1.2; часть III, раздел III, 5.1.3	Стандарт
4.1.5.6.1	Приложение 6	Часть II, 7.1.2.1; часть III, раздел III, 5.1.4	Стандарт

Пункты или
примечания,
помеченные
знаком #

Документ	Источник	Статус	
4.1.5.7	Приложение 6	Часть II, 7.1.3; часть III, раздел III, 5.1.5	Стандарт Рекомендуемая практика
4.1.5.8	Приложение 2	Дополнение А, 2.3	Специальная рекомендация
4.1.5.9	Приложение 10, том I	Часть II, 4.1.3.1.2	Стандарт
4.1.5.11	Приложение 10, том I	Часть II, 4.1.3.1.4	Стандарт
4.1.5.12	Приложение 10, том I	Часть II, 4.1.3.1.5	Стандарт
4.1.6.1	Приложение 2	Дополнение А, 7.1	Специальная рекомендация
4.1.6.2	Приложение 2	Дополнение А, 9	Специальная рекомендация
4.1.7.1	Приложение 11 PANS-RAC	2.21.2.1 Часть III, 19.1	Стандарт PANS
4.1.7.3	Приложение 11 PANS-RAC	2.21.2.2 Часть II, 19.2	Стандарт PANS

ДОБАВЛЕНИЕ В

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОПЕРАТИВНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ МЕЖДУ (ОРГАН ОВД) И (ВОЕННЫЙ ОРГАН)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Дата вступления в силу

1.1.1 Настоящее соглашение вступает в силу _____.

1.2 Цель

1.2.1 Цель настоящего соглашения заключается в установлении процедур координации обмена информацией между (орган ОВД) и (военный орган) в отношении полетов гражданских воздушных судов по маршрутам ОВД в районе, оговоренном в добавлении 1. Цель настоящего соглашения заключается в обеспечении опознавания воздушных судов, отклонившихся от установленного плана полета, для устранения или сведения к минимуму необходимости в перехвате и соответственно возможного связанного с ним риска.

1.3 Сфера действия

1.3.1 Процедуры, изложенные в настоящем соглашении, дополняют или уточняют положения документа ИКАО Doc 9433 в отношении перехвата гражданских воздушных судов и применяются к полетам, оговоренным в предыдущем пункте.

2. ПРОЦЕДУРЫ КООРДИНАЦИИ

2.1 Обмен информацией

2.1.1 От (военный орган) к (орган ОВД)

2.1.1.1 (Военный орган) уведомляет (орган ОВД), если наблюдаемое неопознанное воздушное судно приближается или вошло в район (районы), указанный(ые) в добавлении 1 к настоящему соглашению.

2.1.2 От (орган ОВД) к (военный орган)

2.1.2.1 Информация, которую (орган ОВД) должен передавать (военный орган) в отношении полетов по маршруту (маршрутам) ОВД, связанному(ым) с районом (районами), указанным(и) в добавлении 1 к настоящему соглашению, включает:

- а) принадлежность воздушного судна;
- б) присвоенный код ВОРЛ (если имеется);
- с) эшелон полета; и
- д) расчетное время прохождения взаимно согласованного пункта.

2.1.2.2 Если (орган ОВД) узнает об отклонившемся от курса воздушном судне:

- а) если местоположение воздушного судна неизвестно, он уведомляет (военный орган) и представляет соответствующий план полета и другие данные относительно отклонившегося от курса воздушного судна; и
- б) если местоположение воздушного судна установлено, он предоставляет (военный орган), при необходимости, соответствующую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных ему рекомендаций/указаний.

2.1.2.3 Если (орган ОВД) узнает о неопознанном воздушном судне, находящемся в критическом районе (районах), оговоренном в добавлении 1 к настоящему соглашению, или вблизи такого района, он уведомляет об этом (военный орган), а также предоставляет соответствующую информацию после установления принадлежности данного воздушного судна.

2.1.2.4 Если (орган ОВД) узнает о выполнении перехвата воздушного судна:

- а) в пределах своего района ответственности:
 - 1) он устанавливает контакт с (орган управления перехватом), поддерживающим двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, и предоставляет всю имеющуюся информацию в отношении данного воздушного судна; и
 - 2) он, при необходимости, обеспечивает ретрансляцию обмена сообщениями между перехватывающим воздушным судном или (орган управления перехватом) и перехватываемым воздушным судном; и
- б) за пределами своего района ответственности: он, при необходимости, информирует (военный орган) и предоставляет ему всю имеющуюся информацию относительно воздушного судна и принимаемых мер координации.

3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 Связь между (орган ОВД) и (военный орган)

3.1.1 Для обеспечения эффективной координации соответствующие органы используют или устанавливают средства связи, перечисленные в добавлении 2 к настоящему соглашению. Эти средства позволяют в течение 15 секунд установить прямую речевую связь в циркулярном режиме с автоматической записью.

3.2 Аварийный канал (121,5 МГц)

3.2.1 Для связи между гражданским и/или перехватывающим воздушным судном и (орган ОВД) и (орган управления перехватом) используется частота 121,5 МГц.

4. ПЕРЕСМОТР

4.1 Настоящее соглашение подлежит пересмотру в тех случаях, когда содержащиеся в нем или добавлениях к нему процедуры затрагиваются поправками к Стандартам, дополнительным правилам и региональным планам ИКАО или когда соответствующие органы вводят новые средства. При введении новых и/или модификации существующих средств инициатива должна исходить от органа, предпринимающего такие действия; во всех остальных случаях заинтересованный орган предлагает соответствующую поправку.

4.2 Если поправка затрагивает только информацию, содержащуюся в добавлениях, новые пересмотренные добавления включаются в настоящее соглашение и вступают в силу в согласованные сроки.

5. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Начиная с даты вступления в силу, указанной выше в пункте 1.1, процедуры координации обмена информацией, излагаемые в настоящем соглашении, заменяют любые другие процедуры, применяемые по взаимной договоренности между (орган ОВД) и (военный орган).

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОПЕРАТИВНОМ
ВЗАИМОДЕЙСТВИИ МЕЖДУ (ОРГАН ОВД) И (ВОЕННЫЙ ОРГАН)

Добавление 1

1. Конкретное воздушное пространство или районы:

2. Маршруты ОВД:

Добавление 2

1. Требуемые средства связи:
-

ДОБАВЛЕНИЕ С

ОБРАЗЕЦ ИНФОРМАЦИИ О ПРАВИЛАХ И ВИЗУАЛЬНЫХ СИГНАЛАХ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ
В СБОРНИКИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

AIP.....

RAC 8-1

ПРАВИЛА ПЕРЕХВАТА

В случае перехвата* воздушного судна над территорией или территориальными водами применяются следующие правила и визуальные сигналы.

1. Экипаж воздушного судна, перехватываемого другим воздушным судном, без промедления:

- a) следует указаниям перехватывающего воздушного судна интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися на с. RAC 8-2 и RAC 8-3;
- b) уведомляет о том, если возможно, соответствующий орган ОВД;
- c) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом, производя общий вызов на частоте 121,5 МГц, указывая опознавательный знак перехватываемого воздушного судна и характер полета; и если контакт не установлен, при наличии возможности, повторяет этот вызов на аварийной частоте 243 МГц.
- d) в отсутствие других указаний со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения использует, при наличии на борту приемопередатчика ВОРЛ, режим А, код 7700.

2. Если во время перехвата радиокontakt установлен, но осуществление связи на общем языке невозможно, предпринимается попытка передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в нижеследующей таблице фраз и произношения, передавая каждую фразу дважды:

Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN (call sign ²)	КОЛ САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной)
WILCO	ВИЛ-КО	Вас понял. Выполняю
CAN NOT	КЭН НОТ	Выполнить не могу
REPEAT	РИ-ПИТ	Повторите ваше указание
AM LOST	ЭМ ЛОСТ	Потерял ориентировку
MAUDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
HIJACK ³	ХАЙ-ДЖЭК	Захвачен
LAND (place name)	ЛЭНД (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
DISCEND	ДИ-СЕНД	Необходимо снизиться

2.1 В случае возникновения обстоятельств, упомянутых в предыдущем пункте, перехватывающим воздушным судном используются следующие фразы, передаваемые дважды:

Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN	КОЛ САЙН	Прошу сообщить ваш позывной
FOLLOW	ФО-ЛОУ	Следуйте за мной
DESCEND	ДИ-СЕНД	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	Ю ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром
PROCEED	ПРО-СИД	Следуйте своим курсом

3. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим воздушным судном.

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

5. Подробная информация о визуальных сигналах приводится в таблице на с. RAC 8-2 и RAC 8-3:

* В соответствии с Руководством по поиску и спасанию (Doc 7333) словом "перехват" не предусматривается осуществление перехвата и сопровождение воздушного судна, терпящего бедствие, по просьбе его экипажа.

1) Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

2) Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенного в план полета.

3) Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙ-ДЖЭК".

**Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном,
и ответы перехватываемого воздушного судна:**

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
1	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.</p> <p><u>Примечание 1.</u> Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</p> <p><u>Примечание 2.</u> Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватываемое воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "ипподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.</p>	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p> <p><u>Примечание.</u> Дополнительные действия, которые должны быть предприняты перехватываемым воздушным судном, указаны в пункте 3.8 главы 3 Приложения 2.</p>	Вас понял, выполняю.
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 градусов или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.	Следуйте своим курсом.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна.	Вас понял, выполняю.
3	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов - перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки.	Выполняйте посадку на этом аэродроме.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки.	Вас понял, выполняю.

(Дата)

(Название издающего органа)

Редакционное примечание. Приведенный выше текст будет помещен в обновленное Руководство AIS (Doc 8126).

AIP.....

RAC 8-3

**Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном,
и ответы перехватывающего воздушного судна:**

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

(Название издающего органа)

(Дата)

Редакционное примечание. Приведенный выше текст будет помещен в обновленное Руководство AIS (Doc 8126).

ДАННАЯ СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА
ЧИСТОЙ.

ДОБАВЛЕНИЕ D

ОБРАЗЦЫ КОНТРОЛЬНЫХ КАРТОЧЕК ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ПИЛОТАМИ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА

ЛИЦЕВАЯ СТОРОНА

ПРАВИЛА ПЕРЕХВАТА			
	Фраза	Произношение	Значение
1. Следовать указаниям перехватывающего воздушного судна и отвечать на подаваемые визуальные сигналы.	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю
2. Уведомить соответствующий орган обслуживания воздушного движения.	CAN NOT	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу
3. Попытаться установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или с соответствующим органом управления перехватом на частоте 121,5 МГц. Если контакт не установлен, повторить вызов на частоте 243 МГц.	REPEAT	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание
4. При наличии присмоотчетчика ВОРЛ установить код 7700 в режиме А.	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку
5. Если радиокontakt с перехватывающим воздушным судном установлен, однако осуществление связи на общем языке невозможно, попытаться передать основную информацию и подтвердить получение указаний с использованием следующих фраз и произношения:	MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
	HIJACK	<u>ХАЙ</u> -ДЖЭК	Захвачен
	LAND (place name)	ЛЭНД (наименова- ние пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
	DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться
	6. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, передаваемым перехватывающим воздушным судном с помощью визуальных сигналов или по радио, запросить немедленных разъяснений, продолжая выполнять указания, передаваемые перехватывающим воздушным судном с помощью визуальных сигналов или по радио.		
линия сгиба			
	линия сгиба		

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА

ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ПРИ ПЕРЕХВАТЕ				
№	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
1	<p>ДНЕМ: покачивание крыльями, находясь впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна, и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево для выхода на нужный курс.</p> <p>НОЧЬЮ: то же и, в дополнение, мигание навигационными огнями через неравные промежутки времени.</p>	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	<p>ДНЕМ: покачивание крыльями и следование за перехватываемым воздушным судном.</p> <p>НОЧЬЮ: то же и, в дополнение, мигание навигационными огнями через неравные промежутки времени.</p>	Вас понял, выполняю.
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв путем разворота на 90 градусов или больше с набором высоты.	Следуйте своим курсом.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание крыльями.	Вас понял, выполняю.
3	<p>ДНЕМ: полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки.</p> <p>НОЧЬЮ: то же и, в дополнение, включение и непрерывное горение посадочных фар.</p>	Выполняйте посадку на этом аэродроме.	<p>ДНЕМ: выпуск шасси, следование за перехватываемым воздушным судном и, если после пролета ВПП условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки.</p> <p>НОЧЬЮ: то же и, в дополнение, включение и непрерывное горение посадочных фар (если имеются).</p>	Вас понял, выполняю.
№	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение
4	<p>ДНЕМ: уборка шасси при полете над посадочной ВПП на высоте более 300 м (1000 фут.), но не выше 600 м (2000 фут.) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над аэродромом.</p> <p>НОЧЬЮ: мигание посадочными фарами при пролете над посадочной ВПП и продолжение полета по кругу над аэродромом. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями.</p>	Аэродром, указанный вами, непригоден.	<p>ДНЕМ: если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватываемым воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси и использует сигналы серии 1 для перехватываемых воздушных судов.</p> <p>Если решено предоставить перехватываемому воздушному судну свободу действий, используйте сигналы серии 2 для перехватываемого воздушного судна.</p>	Вас понял, следуйте за мной.
5	ДНЕМ или НОЧЬЮ: регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.	Не могу выполнить.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватываемых воздушных судов.	Вас понял.
6	ДНЕМ или НОЧЬЮ: мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.	В состоянии бедствия.	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватываемых воздушных судов.	Вас понял.

линия
стиба

линия
стиба

ЛИЦЕВАЯ СТОРОНА

В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ																																
1. ОТВЕТИТЬ НА ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ И УКАЗАНИЯ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО ВОЗДУШНОГО СУДНА. 2. УВЕДОМИТЬ ОРГАН ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ. 3. ПОПЫТАТЬСЯ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ С ПЕРЕХВАТЧИКОМ НА ЧАСТОТАХ 121,5 ИЛИ 243 МГц. 4. УСТАНОВИТЬ КОД 7700 В РЕЖИМЕ А ПРИЕМО-ОТВЕТЧИКА ВОРЛ. 5. ЕСЛИ УКАЗАНИЯ, ПОЛУЧЕННЫЕ ПО РАДИО ИЗ ДРУГИХ ИСТОЧНИКОВ, ПРОТИВОРЕЧАТ УКАЗАНИЯМ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, ВЫПОЛНЯТЬ УКАЗАНИЯ ПЕРЕХВАТЧИКА И ЗАПРОСИТЬ РАЗЪЯСНЕНИЙ. 6. ПРИ НАЛИЧИИ ЯЗЫКОВЫХ ПРОБЛЕМ В РАДИОСВЯЗИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРИВЕДЕННЫЕ НИЖЕ ФРАЗЫ:		ОБЪЯСНЕНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ СИГНАЛОВ СМ. НА ОБОРОТЕ																														
линия сгиба	<table> <tr> <th>Фраза</th><th>Произношение</th><th>Значение</th></tr> <tr> <td>CALL SIGN (call sign)</td><td><u>КОЛ</u> САЙН</td><td>Мой позывной (позывной)</td></tr> <tr> <td>WILCO</td><td><u>ВИЛ</u>-КО</td><td>Вас понял. Выполняю</td></tr> <tr> <td>CAN NOT</td><td><u>КЭН</u> НОТ</td><td>Выполнить не могу</td></tr> <tr> <td>REPEAT</td><td>РИ-<u>ПИТ</u></td><td>Повторите ваше указание</td></tr> <tr> <td>AM LOST</td><td><u>ЭМ</u> ЛОСТ</td><td>Потерял ориентировку</td></tr> <tr> <td>MAYDAY</td><td><u>МЭЙДЕЙ</u></td><td>Терплю бедствие</td></tr> <tr> <td>HIJACK</td><td><u>ХАЙ</u>-<u>ДЖЭК</u></td><td>Захвачен</td></tr> <tr> <td>LAND (place name)</td><td>ЛЭНД</td><td>Прошу посадку в (наименование пункта)</td></tr> <tr> <td>DESCEND</td><td>ДИ-<u>СЕНД</u></td><td>Необходимо снизиться</td></tr> </table>	Фраза	Произношение	Значение	CALL SIGN (call sign)	<u>КОЛ</u> САЙН	Мой позывной (позывной)	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю	CAN NOT	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу	REPEAT	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку	MAYDAY	<u>МЭЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие	HIJACK	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЭК</u>	Захвачен	LAND (place name)	ЛЭНД	Прошу посадку в (наименование пункта)	DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться	
Фраза	Произношение	Значение																														
CALL SIGN (call sign)	<u>КОЛ</u> САЙН	Мой позывной (позывной)																														
WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю																														
CAN NOT	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу																														
REPEAT	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание																														
AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку																														
MAYDAY	<u>МЭЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие																														
HIJACK	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЭК</u>	Захвачен																														
LAND (place name)	ЛЭНД	Прошу посадку в (наименование пункта)																														
DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться																														

линия
сгиба

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА

ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ			
от перехватываемого воздушного судна	Значение	Ваш ответ	Значение
ПОКАЧИВАНИЕ КРЫЛЬЯМИ и начало ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ОТВОРОТА. НОЧЬЮ: то же, но с ми- ганием навигационными огнями через неравные промежутки времени	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	ПОКАЧИВАНИЕ КРЫЛЬЯМИ и СЛЕДОВАНИЕ. НОЧЬЮ: то же и анало- гичное мигание навига- ционных огнями.	Вас понял. Выполняю.
ОТРЫВ и РАЗВОРОТ с НАБОРОМ ВЫСОТЫ.	Следуйте своим курсом.	ПОКАЧИВАНИЕ КРЫЛЬЯМИ.	Вас понял. Выполняю.
ПОЛЕТ ПО КРУГУ над аэродромом. ВЫПУСК ШАССИ и ПРОЛЕТ над ВПП. НОЧЬЮ: то же, но с не- прерывным горением поса- дочных фар.	Выполняйте посадку на этом аэродроме. 3	СЛЕДОВАНИЕ за перехват- чиком. ВЫПУСК шасси, ОСМОТР ВПП при пролете и, если условия для посадки считаются безо- пасными, ВЫПОЛНЕНИЕ посадки. НОЧЬЮ: то же, с непре- рывным горением посадоч- ных фар.	Вас понял. Выполняю.
от перехватываемого воздушного судна	Значение	ЕГО ответ	Значение
УБОРКА шасси при пролете над ВПП на высоте от 300 м (1 000 фут.) до 500 м (2 000 фут.) и ПОЛЕТ ПО КРУГУ над аэродромом. НОЧЬЮ: то же, но с ми- ганием посадочными или другими бортовыми огнями.	Аэродром, указанный вами, непригоден.	УБОРКА шасси, повторение сигналов "ВЫ ПЕРЕХВАЧЕНЫ" и "СЛЕДУЙТЕ ЗА МНОЙ" ИЛИ ОТРЫВ с разворотом и набором высоты.	Вас понял. Следуйте за мной. Следуйте своим курсом.
ДНЕМ или НОЧЬЮ: регуляр- ное ВКЛЮЧЕНИЕ и ВЫКЛЮЧЕ- НИЕ всех имеющихся огней. (Таким образом, чтобы их можно было отличить от обычных проблесковых огней.)	Выполнить не могу.	ПОКАЧИВАНИЕ крыльями.	Вас понял.
ДНЕМ или НОЧЬЮ: МИГАНIE всеми имеющимися огнями через неравные промежутки времени.	Терплю бедствие.	ПОКАЧИВАНИЕ крыльями.	Вас понял.

линия
стиба

КОНЕЦ -