

4. Сигнали

4.1. При спостереженні або отриманні будь-якого з сигналів, викладених у додатку 2, командир повітряного судна повинен виконувати дії у відповідності з тлумаченням значення цих сигналів.

4.2. Сигнали мають лише таке значення, як описано в додатку 2, та використовуються лише з описаною метою. Ніякі інші сигнали, які можуть бути сприйняті за ці сигнали, не повинні використовуватися.

4.3. Сигнальник відповідає за подачу повітряним суднам стандартних сигналів, що регулюють рух на землі, точно і зрозуміло використовуючи сигнали, що вказані в додатку 2.

4.4. Керування рухом повітряного судна будь-якою особою без відповідної підготовки, кваліфікації та допуску забороняється.

4.5. Сигнальник повинен бути одягнений у спеціальний, покритий люмінесцентною фарбою жилет, який дозволяє льотному екіпажу відрізнити, що він (вона) є особою, яка відповідає за подачу сигналів.

4.6. Весь наземний персонал, що здійснює подачу будь-яких сигналів вдень повинен використовувати покриті люмінесцентною фарбою жезли або рукавички. В умовах низької видимості та вночі використовуються жезли, що світяться.

5. Час

5.1. Екіпажі повітряних суден та органи ОНР використовують скоординований всесвітній час (UTC), який виражається в годинах і хвилинах, а за необхідності, й у секундах, починаючи з опівночі у двадцяти чотирьох годинах доби.

5.2. Перевірка часу повинна здійснюватися перед початком виконання контрольованого польоту, а у разі потреби і в інших випадках.

Інформація про точний час у ході такої перевірки, як правило, надходить від органа ОНР.

5.3. У випадку, коли час використовується в умовах застосування лінії передавання даних, його точність повинна бути в межах 1 секунди від всесвітнього скоординованого часу (UTC).

6. Диспетчерське обслуговування повітряного руху

6.1. Диспетчерський дозвіл

6.1.1. Диспетчерський дозвіл повинен бути отриманий до початку виконання контрольованого польоту, або частини польоту, яка виконується як контрольований політ. Такий дозвіл запитується шляхом подання плану польоту до органу диспетчерського обслуговування повітряного руху.

План польоту може охоплювати тільки частину польоту, при потребі, для опису тієї частини або тих маневрів, що пов'язані з обслуговуванням повітряного руху. Диспетчерський дозвіл може охоплювати тільки частину поточного плану польоту. У цьому разі вказується межа диспетчерського дозволу або диспетчерський дозвіл надається на виконання конкретних маневрів, таких як рулювання, посадка або зліт.

Якщо диспетчерський дозвіл не задовольняє командира повітряного судна, він може зробити запит та, за наявності практичної можливості, одержати змінений диспетчерський дозвіл.

6.1.2. У разі, якщо командир повітряного судна запитує диспетчерський дозвіл, який стосується черговості дій, він подає запит відповідному органу ОНР з обґрунтуванням потреби в зміні черговості дій.

6.1.3. У разі, якщо до вильоту командиром повітряного судна передбачається можливість прийняття рішення на зміну аеродрому призначення залежно від тривалості польоту, за наявності запасу палива і за умови нового диспетчерського дозволу в польоті, командир повітряного судна може прийняти рішення про продовження польоту на змінений аеродром призначення, про що органи ОНР повідомляються шляхом унесення до плану польоту інформації про змінений маршрут (якщо це відомо) і про змінений пункт призначення.

Примітка. Це положення призначене для полегшення командира повітряного судна в одержанні нового диспетчерського дозволу для польоту до зміненого пункту призначення, що розташований, як правило, на відстані від зазначеного у FPL аеродрому призначення.

6.1.4. Повітряне судно на контрольованому аеродромі не починає руху в зоні маневрування без дозволу аеродромної диспетчерської вишки і виконує всі вказівки цього органу.

6.2. Дотримання плану польоту

6.2.1. За винятком випадків, що передбачені у пунктах 6.2.4. і 6.2.6., екіпаж повітряного судна повинен дотримуватися поточного плану польоту або відповідної частини поточного плану польоту, поданого для виконання контрольованого польоту, якщо:

а) не був зроблений запит щодо його зміни і не був отриманий дозвіл на це від відповідного диспетчерського органу, або

б) не виникла аварійна ситуація, що вимагає негайних дій з боку екіпажу повітряного судна. У цьому випадку, як тільки дозволять обставини, екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОНР про розпочаті дії, які були виконані у зв'язку з аварійною ситуацією.

6.2.2. Контрольовані польоти виконуються:

- а) за встановленими маршрутами ОНР уздовж визначеної осової лінії цього маршруту; або
- б) за будь-якими іншими маршрутами безпосередньо між аеронавігаційними засобами і (або) точками, що визначають цей маршрут;
- в) за маршрутами, що задає диспетчерський орган ОНР шляхом видачі курсу польоту.

Про недотримання цих вимог екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОНР, з яким він підтримує зв'язок.

6.2.3. З урахуванням пріоритетних вимог, викладених в пункті 6.2.2., повітряне судно, що виконує політ уздовж ділянки маршруту ОНР, обумовленого всебічно направленим ДВЧ-радіомаяком, переключається для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного засобу, що знаходиться позаду повітряного судна, на аеронавігаційний засіб, що знаходиться попереду, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

6.2.4. У випадку, якщо в ході контрольованого польоту мають місце ненавмисні відхилення від поточного плану польоту, командир повітряного судна розпочинає такі дії:

а) якщо повітряне судно відхилилося від лінії шляху, починаються дії для коригування курсу повітряного судна з метою якнайшвидшого повернення на лінію заданого шляху;

б) якщо середнє значення дійсної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома контрольними пунктами не є незмінним або очікується, що воно зміниться на величину плюс-мінус 5% від дійсної повітряної швидкості, яка зазначена у плані польоту, інформація про це надається відповідному органу ОНР;

в) якщо виявиться, що розрахунок часу прольоту наступного запланованого контрольного пункту, межі району польотної інформації або розрахунковий час прибуття на аеродром призначення (залежно від того, що виявиться першим) відрізняється від фактичного часу більше ніж на 3 хв., відповідний орган ОНР якнайшвидше інформується про переглянутий розрахунковий час.

6.2.5. До запитів щодо зміни плану польоту входить зазначена нижче інформація:

а) при зміні крейсерського рівня - пізнавальний індекс повітряного судна, новий крейсерський рівень і крейсерська швидкість, що запитується на цьому рівні й (у разі потреби) переглянутий розрахунок часу наступного перетину меж районів польотної інформації;

б) при зміні маршруту:

якщо пункт призначення не змінюється - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис нового маршруту польоту, у тому

числі дані, що входять до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані; переглянутий розрахунок часу; будь-яка інша відповідна інформація;

якщо пункт призначення змінений - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис переглянутого маршруту до переглянутого аеродрому призначення, у тому числі дані, які відносяться до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані; переглянутий розрахунок часу, запасні аеродроми, будь-яка інша відповідна інформація.

6.2.6. Коли стає очевидним, що політ, який виконується за ВМУ відповідно до поточного плану польоту, не може бути виконаний, командир повітряного судна, що виконує політ за ПВП як контрольований політ:

а) запитує відповідний орган ОНР про зміну дозволу, який дає змогу повітряному судну продовжувати політ у ВМУ до пункту призначення чи до запасного аеродрому або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл; або

б) якщо не може бути отриманий дозвіл відповідно до підпункту «а», повітряне судно продовжує політ у ВМУ і повідомляє відповідний орган ОНР про прийняте рішення: або покинути відповідний повітряний простір, або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі; або

в) якщо політ виконується у межах СТР, запитує дозвіл на виконання спеціального польоту за ПВП;

г) запитує дозвіл на виконання польоту відповідно до правил польоту за приладами.

7. Повідомлення про місцезнаходження

7.1. Командир повітряного судна, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу ОНР про час і висоту прольоту кожного з установлених обов'язкових контрольних пунктів разом з наданням іншої потрібної інформації, якщо диспетчерським дозволом не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження повітряного судна також передаються при прольоті додаткових контрольних пунктів за запитом відповідного органу ОНР. За відсутності встановлених контрольних пунктів повідомлення про місцезнаходження передаються командиром повітряного судна через визначені проміжки часу, які встановлені відповідним органом ОНР.

7.2. Екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти та надають інформацію про місцезнаходження органу ОНР лінією передачі даних, надають мовні повідомлення про місцезнаходження тільки на запит відповідного органу ОНР.

7.3. При контролі повітряного руху органами ОНР за даними SSR екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження органу ОНР тільки на запит.

8. Припинення диспетчерського обслуговування

Екіпаж повітряного судна, яке виконує контрольований політ, крім випадків посадки на контрольований аеродром, якнайшвидше повинен повідомити відповідний диспетчерський орган про відсутність потреби у диспетчерському обслуговуванні.

9. Зв'язок

9.1. Екіпаж повітряного судна, яке виконує контрольований політ, повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря-земля» відповідного диспетчерського органу ОНР та за необхідності встановлює з ним двосторонній радіозв'язок. Екіпаж повітряного судна, що обладнане засобами радіозв'язку, яке виконує політ поза межами контрольованого повітряного простору, повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря-земля» органу ОНР, який надає обслуговування у даному районі польотної інформації.

Для виконання вимоги про безперервне прослуховування мовного обміну «повітря-земля» дозволяється використання системи селективного виклику SELCAL або аналогічні автоматичні сигнальні засоби за умов, що аналогічне устаткування використовується відповідним органом ОНР та інформація про це відповідним чином опублікована у документах аеронавігаційної інформації.

9.2. У разі відмови зв'язку екіпаж повітряного судна повинен дотримуватися порядку дій, який установлений на випадок відмови зв'язку, та виконувати відповідні нижчезазначені правила, прийнятні для конкретних умов. Екіпаж повинен використовувати всі наявні на повітряному судні засоби для відновлення зв'язку з диспетчерським органом ОНР.

Екіпаж повітряного судна, яке складає частину аеродромного руху на контрольованому аеродромі повинен слідкувати за такими вказівками, які можуть передаватися шляхом подачі візуальних сигналів.

9.3. Якщо під час виконання польоту відмова зв'язку сталася у візуальних метеорологічних умовах, екіпаж повітряного судна повинен:

а) встановити відповідач вторинного оглядового радіолокатора (SSR) на код 7600;

б) продовжити політ у візуальних метеорологічних умовах; або

в) виконати посадку на найближчому придатному аеродромі; та

г) повідомити про своє прибуття відповідному диспетчерському органу найбільш оперативними каналами засобів зв'язку;

д) якщо вважається доцільним, переходить на політ за ППП та діє відповідно до пункту 9.4. цих Правил.

9.4. Якщо екіпаж повітряного судна, яке виконує політ за ППП втратив зв'язок в приладових метеорологічних умовах, або у випадку, коли продовжити політ згідно з вимогами пункту 9.3. неможливо, екіпаж повинен:

- а) встановити відповідач SSR на код 7600;
- б) витримувати протягом семи хвилин останню дозволену швидкість та рівень польоту, або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона вища.

Відлік семихвилинного часу починається:

а) якщо повітряне судно виконує політ за маршрутом, на якому не встановлені обов'язкові контрольні пункти (пункти передачі донесень), або отримало вказівку не передавати донесення про своє місцезнаходження, з часу заняття останнього дозволеного рівня або мінімальної абсолютної висоти польоту, або з часу, коли екіпаж встановлює відповідач SSR на код 7600, в залежності від того, що настає пізніше;

б) якщо повітряне судно виконує політ за маршрутом, на якому встановлені обов'язкові контрольні пункти (пункти передачі донесень) та не отримало вказівок не передавати донесення про своє місцезнаходження з часу заняття останнього дозволеного рівня або мінімальної абсолютної висоти польоту, або з часу прольоту пункту передачі донесень, який був раніше переданий екіпажем, або з часу, коли екіпаж не доповів про своє місцезнаходження над пунктом обов'язкової передачі донесення, в залежності від того, що настає пізніше;

в) після витримувати протягом семи хвилин останню дозволену швидкість та рівень польоту, або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона вища, привести рівень та швидкість польоту у відповідність з поданим планом польоту;

г) у тому випадку, коли повітряне судно наводиться за радіолокатором або виконує політ у відповідності з правилами RNAV, з урахуванням мінімальної абсолютної висоти польоту слідувати найбільш прямою траєкторією у напрямку маршруту, вказаного в поточному плані польоту, для виходу на нього не пізніше ніж у наступному основному пункті;

д) виконувати політ за маршрутом згідно з поточним планом польоту у напрямку відповідного визначеного навігаційного засобу, що обслуговує аеродром призначення та у разі необхідності здійснювати маневр очікування над цим засобом до початку зниження;

е) розпочати зниження від зазначеного навігаційного засобу в очікуваний час заходу на посадку, який був отриманий та підтверджений під час останнього сеансу зв'язку, або якомога ближче до цього часу. Якщо очікуваний час заходу на посадку не був отриманий та підтверджений, розпочати зниження у розрахунковий час заходу на посадку, визначений за поточним планом польоту, або якомога ближче до нього;

є) завершити звичайний захід на посадку за приладами, встановлений для цього навігаційного засобу;

ж) виконати посадку, по можливості, протягом 30 хвилин після розрахункового часу прибуття, або останнього підтвердженого очікуваного часу заходу на посадку, в залежності від того, що наступить пізніше.

Примітка. Забезпечення диспетчерським ОНР інших повітряних суден, які виконують польоти у даному повітряному просторі, здійснюється з урахуванням умов, що екіпажі повітряних суден, на яких має місце відмова радіозв'язку будуть діяти відповідно до зазначених правил.

10. Незаконне втручання

10.1. Екіпаж повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спробу повідомити орган ОНР про факт втручання та пов'язані з ним обставини і будь-які відхилення від поточного плану польоту, викликані цими обставинами. Орган ОНР повинен забезпечити першочерговість дій у відношенні такого повітряного судна і звести до мінімуму можливість конфліктних ситуацій між ним та іншими повітряними суднами.

Примітка 1. Обов'язки органів ОНР у випадку незаконного втручання визначаються відповідними правилами, які розробляються у відповідності до Додатка 11 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Примітка 2. Матеріал стосовно випадків, коли незаконне втручання має місце і екіпаж повітряного судна не може повідомити орган ОНР про цей факт, викладено у додатку 3.

Примітка 3. Порядок дій екіпажу, які починаються на борту повітряного судна, що стало об'єктом незаконного втручання розробляються Державіаслужбою у відповідності до Додатка 11 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Дос 4444, Дос 8168 та Дос 9694 ІКАО.

10.2. Командир повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання робить спробу якомога скоріше виконати посадку на найближчому придатному аеродромі або на спеціально визначеному аеродромі, якщо обстановка на борту повітряного судна не вимагає іншого.

11. Перехоплення

11.1. Порядок перехоплення цивільних повітряних суден регулюють відповідні правила та директиви, які розробляються спільно Державіаслужбою та Командуванням Повітряних Сил Збройних Сил України у відповідності до вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Зазначені правила та директиви повинні враховувати вимоги додатку 2 та додатку 4 до цих Правил.

11.2. Екіпажі державних повітряних суден, які здійснюють перехоплення повинні чітко знати та дотримуватися візуальних сигналів, зазначених у цих Правилах.

11.3. Командир цивільного повітряного судна, яке перехоплюється повинен дотримуватися правил, які викладені в додатку 2, тлумачити значення сигналів та відповідати на них у відповідності до правил викладених в додатку 1 до цих Правил.

12. Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах.

Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах вдень зазначені в таблиці 1.

Таблиця 1.

Клас повітряного простору	Відстань від хмар	Видимість в польоті
B, C, D та E	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км – на абсолютній висоті 3050 м (10 000 футів) та вище, 5 км – нижче абсолютної висоті 3050 м (10 000 футів)
F, G вище абсолютної висоті 900 м (3000 футів) або вище висоті 300 м (1000 футів) над місцевістю залежно від того, яка величина більша	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км – на абсолютній висоті 3050 м (10 000 футів) та вище, 5 км – нижче абсолютної висоті 3050 м (10 000 футів)
F, G на абсолютній висоті 900 м (3000 футів) і нижче або на висоті 300 м (1000 футів) над місцевістю і нижче, залежно від того, яка величина більша	По горизонталі – відсутність хмар у напрямку польоту та при видимості земної або водної поверхні. По вертикалі: 50 метрів - до нижньої межі хмар у рівнинній та пагористій місцевості з приладною швидкістю 300 км/год та менше; 100 метрів - до нижньої межі хмар у гористій місцевості, а також у рівнинній та пагористій місцевості з приладною швидкістю 301 - 465 км/год; Вище хмар польоти не виконуються	5 км, 2 км - в рівнинній та пагористій місцевості вдень при виконанні польотів з приладною швидкістю 300 км/год та менше, 1,5 км – для вертольотів в рівнинній та пагористій місцевості з метою надання невідкладної медичної допомоги та для тренування з цією метою, вдень в умовах, коли імовірність зустрічі з іншими ПС низька, а приладова швидкість складає 180 км/год (100 вузлів) або менше; 500 метрів - для вертольотів, якщо вони виконують зависання та

		переміщення на висоті до 10 метрів або виконують маневри на швидкості до 10 км/год.+
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------

З метою надання вертольотами невідкладної медичної допомоги та навчання для таких польотів, вночі видимість біля землі повинна бути не менше 3000 метрів, висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів над рівнем земної або водної поверхні.

13. Правила візуальних польотів

13.1. Крім випадків виконання польотів за спеціальними ПВП, польоти за ПВП виконуються в умовах видимості та на відстані до хмар, які є рівними або перевищують значення, вказані в таблиці 1.

13.2. Крім випадків, коли на це є дозвіл, виданий диспетчерським органом, зльоти, посадки, або вхід в зону руху аеродрому за ПВП не виконуються на аеродромі, який знаходиться в межах диспетчерської зони при:

- а) висоті нижньої межі хмар менше ніж 450 метрів, або
- б) видимості біля землі менше ніж 5 кілометрів.

13.3. Польоти за ПВП в період між заходом та сходом сонця виконуються лише в рівнинній та пагористій місцевості за таких умов:

а) у повітряному просторі класу «G» видимість біля землі не менше 8км (для вертольотів не менше 5км), висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів (1800 футів);

б) мінімальна висота польоту над земною або водною поверхнею не менше 300 метрів (1000 футів);

в) вертикальна відстань до нижньої межі не менше 300 метрів.

13.4. Польоти за ПВП не виконуються:

на маршрутах ОПР - вище ешелону польоту 5950 метрів (FL195);

на білязвукових та трансзвукових швидкостях.

13.5. Дозвіл на політ за ПВП не надається в районах, де вище ешелону 8850 метрів (FL290) застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування (RVSM) у 300 метрів (1000 футів)

13.6. За винятком тих випадків, коли це потрібно при зльоті або посадці, або коли на це видається відповідний дозвіл Державіаслужби, польоти за ПВП не виконуються:

а) над населеними районами міст, селищ, сіл та над скупченнями людей на відкритому повітрі на відносній висоті менше 300м над найвищою перешкодою у радіусі 600 м від повітряного судна;

б) у будь-яких інших районах, крім зазначених у підпункті «а» пункту 13.6 цих Правил, на відносній висоті менше 150 метрів над землею або водною поверхнею.

13.7. Якщо немає інших вказівок у диспетчерському дозволі чи в опублікованих документах аеронавігаційної інформації, горизонтальні крейсерські польоти за ПВП на висотах вище ніж 900 метрів над землею чи водною поверхнею виконуються на крейсерських рівнях, що відповідають таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток 2 до пункту 2 спільного наказу Мінтрансу та Міноборони від 13.07.2001 №441/241).

При польотах за ПВП у частині повітряного простору класів В, С, D крейсерські рівні ПВП не застосовуються.

13.8. Польоти за ПВП забезпечуються диспетчерським обслуговуванням, коли:

- політ виконується в межах повітряного простору класів В, С та D;
- повітряне судно є частиною аеродромного руху на контрольованому аеродромі;
- виконується спеціальний політ за ПВП.

13.9. Під час виконання польоту за ПВП у повітряному просторі класів В, С та D екіпаж повітряного судна повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря-земля» та за необхідності надавати органу ОНР інформацію щодо свого місцезнаходження.

13.10. Екіпаж повітряного судна, який виконує політ за правилами візуальних польотів та має намір перейти на політ за правилами польотів за приладами, повинен:

- а) якщо план польоту був поданий - повідомити відповідний орган ОНР про необхідні зміни, які потрібно внести до поточного плану польоту;
- б) у відповідності з вимогами пункту 3.8.2. подати план польоту відповідному органу ОНР та отримати дозвіл до переходу на політ за ППП у контрольованому повітряному просторі.

14. Правила польотів за приладами

14.1. Правила, які застосовуються для всіх польотів за ППП

14.1.1. Обладнання повітряних суден

Повітряні судна повинні бути обладнані відповідними справними приладами та навігаційним обладнанням, необхідним для виконання польоту за маршрутом, яким буде виконуватися політ.

14.1.2. Мінімальні рівні польоту

За винятком випадків виконання зльотів і посадок та за винятком випадків, коли на це видано спеціальний дозвіл Державіаслужби, польоти за ППП виконуються на рівнях польоту не нижчих опублікованої мінімальної абсолютної висоти польоту або якщо така мінімальна абсолютна висота польоту не встановлена:

а) у пагористій або гірській місцевості на рівні, що перевищує не менше 600м (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна;

б) у будь-яких інших, крім згаданих у підпункті а) випадках - на рівні, що перевищує не менше 300м (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна.

При визначенні розрахункового місцезнаходження повітряного судна береться до уваги навігаційна точність, яка може бути досягнута на даному сегменті маршруту з урахуванням наявного наземного та бортового навігаційного обладнання.

14.1.3. Перехід від польоту за ППП на політ за ПВП

а) командир повітряного судна, який вирішив перейти від польоту за ППП до польоту за ПВП, повідомляє відповідний орган диспетчерського обслуговування про припинення польоту за ППП і про зміни, що вносяться до поточного плану польоту.

б) у разі, якщо повітряне судно, що виконує політ за ППП, перебуває у візуальних метеорологічних умовах або зустрічається з такими умовами, воно не припиняє польоту за ППП, якщо не передбачається, що упродовж достатнього проміжку часу політ виконуватиметься у стійких візуальних метеорологічних умовах і командир повітряного судна не має наміру виконувати політ за ПВП.

14.2. Правила, які застосовуються для польотів за ППП у контрольованому повітряному просторі

а). польоти за ППП, які виконуються в контрольованому повітряному просторі повинні виконуватися згідно з розділом 6 цих правил.

б) політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту в контрольованому повітряному просторі повинен виконуватися на

крейсерському рівні, або у випадку отримання дозволу на набір висоти у крейсерському режимі, між двома рівнями або вище рівня вибраного з таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток2 до «Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху» затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.09.2010 №714, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 5 листопада 2010 р. за №1045/18340), крім випадків коли диспетчерським дозволом або аеронавігаційними публікаціями встановлені інші вимоги.

14.3. Правила, які застосовуються для польотів за ППП за межами контрольованого повітряного простору

14.3.1. Крейсерські рівні

Політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту поза контрольованим повітряним простором, повинен виконуватися на крейсерському рівні, який відповідає лінії шляху відповідно до таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток2 до «Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху» затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.09.2010 №714, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 5 листопада 2010 р. за №1045/18340).

14.3.2. Зв'язок

Екіпаж повітряного судна, що виконує політ за ППП поза контрольованим повітряним простором повинен здійснювати постійне прослуховування робочої частоти відповідного органу ОНР, який забезпечує польотно-інформаційне обслуговування.

14.3.3. Повідомлення про місцезнаходження

Під час виконання польоту за ППП поза контрольованого повітряного простору, екіпажі повітряних суден в відношенні до яких органи ОНР вимагають:

надання плану польоту;

виконання прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря – земля» та, при необхідності, встановлення двостороннього радіозв'язку з органом ОНР що надає польотну інформацію, надаються у відповідності з пунктом 7 цих Правил.