

Приложение
к постановлению Правительства
Республики Казахстан
от « 1 » августа 2019 года
№ 569

Приложение 8-1
к Правилам использования
воздушного пространства
Республики Казахстан

1. Фразы и их значения, используемые при перехвате:

Фразы, используемые перехватчиком		Фразы, используемые перехватываемым воздушным судном	
Фраза	Значение	Фраза	Значение
Callsign (Кол сайн)	Прошу сообщить ваш позывной	Callsign (Кол сайн)	Мой позывной (позывной)
Follow (Фолоу)	Следуйте за мной	Wilco (Вил коу)	Вас понял, выполняю
		Cannot (Кэн нот)	Выполнить не могу
Descend (Дисэнд)	Снижайтесь для выполнения посадки	Repeat (Рипит)	Повторите вашу указание
		Am lost (Эм лост)	Потерял ориентировку
You land (Юлэнд)	Садитесь на этот аэродром	Mayday (Мэйдэй)	Терплю бедствие
		Hi jack (Хай джэк)	Захвачен
Proceed (Просид)	Следуйте своим курсом	Land (place name) Лэнд (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
		Descend (Дисэнд)	Необходимо снизиться
<p>Примечание:</p> <p>1. Требуемый позывной является тем позывным, который используется для установления связи с органом ОВД (УВД) и соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.</p> <p>2. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы «ХАЙ ДЖЭК».</p>			

2. Сигналы, используемые в случае перехвата:

1) 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 с крыла на крыло 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>Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные в серии 1.</p> <p>Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не</p>	<p>Вы перехвачены. Следуйте за мной.</p>	<p>Днем и ночью - покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационным и огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p>	<p>Вас понял. Выполняю.</p>

	<p>успевают следовать за перехватывающим воздушным судном, то перехватывающее воздушное судно выполняет ряд маневров по схеме двумя разворотами на 180 градусов (ипподром), покачивания с крыла на крыло воздушного судна (создавая поочередно левый и правые крены) каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.</p>			
2.	<p>Днем или ночью - резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 градусов и более с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.</p>	<p>Следуйте своим курсом.</p>	<p>Днем или ночью - покачивание с крыла на крыло.</p>	<p>Вас понял. Выполняю.</p>
3.	<p>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</p>	<p>Выполняйте посадку на этом аэродроме.</p>	<p>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.</p>	<p>Вас понял, Выполняю.</p>

	висения вблизи посадочной площадки.			
--	-------------------------------------	--	--	--

2) 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 метров (1000 футов), но не выше 600 метров (2000 футов) (для вертолетов на высоте более 50 метров (170 футов), но не выше 100 метров (330 футов)) 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 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.	Вас понял, следуйте за мной.
5.	Днем или ночью – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом,	Не могу выполнить.	Днем или ночью – используются сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.

	чтобы отличить их от проблесковых огней.			
6.	Днем или ночью – мигание всеми бортовыми огнями через неровные промежутки времени.	В состоянии бедствия.	Днем или ночью – используются сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.

3. Маневрирование при перехвате:

1) С тем, чтобы избежать создания опасности для перехватываемого гражданского воздушного судна, следует 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 турбулентность в следе может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов.

2) Перехватываемое воздушное судно, оборудованное бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС), может воспринять перехватывающее воздушное судно как угрозу столкновения и, таким образом, начать выполнять маневр уклонения в ответ на рекомендацию по разрешению угрозы столкновения БСПС. Такой маневр может быть неправильно понят перехватывающим воздушным судном как проявление недружественных намерений. В этой связи важно, чтобы пилоты перехватывающих воздушных судов, оборудованных приемоответчиком вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), подавляли передачу информации о барометрической высоте (в ответах режима С или в поле АС ответов режима S) в пределах расстояния как минимум 37 километров (20 морских миль) от перехватываемого воздушного судна. Это препятствует выдаче БСПС перехватываемого воздушного судна рекомендаций по разрешению угрозы столкновения в отношении перехватывающего воздушного судна, однако эта БСПС продолжает выдавать консультативную информацию о воздушном движении.

4. Маневрирование для визуального опознавания

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

Фаза I

Перехватываемому 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 метров от воздушного судна. Любое другое воздушное судно, участвующее в перехвате, должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, предпочтительно, выше и сзади этого 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 подходить 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.

5. Маневрирование для указания направления полета:

1) 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 него, для того чтобы позволить командиру последнего видеть подаваемые визуальные сигналы;

2) необходимо, чтобы командир перехватывающего воздушного судна удостоверился в том, что командир перехватываемого воздушного судна осведомлен о перехвате и подтверждает подаваемые сигналы. Если неоднократные попытки привлечь внимание командира перехватываемого воздушного судна путем использования сигналов серии 1 являются безуспешными, могут быть использованы другие методы подачи сигналов для этой цели, включая в качестве крайней меры визуальный эффект, производимый с помощью форсажа, при условии того, что при этом не создается никакой опасности для перехватываемого воздушного судна;

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.
