



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

15.09.2016

м. КИЇВ

№ 478

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 06.10.2016 № 1324/29454

Про затвердження Правил
орнітологічного забезпечення
польотів державної авіації України

Відповідно до частини другої статті 7 та частини другої статті 45
Повітряного кодексу України та з метою врегулювання питань і
встановлення єдиного порядку орнітологічного забезпечення польотів
державної авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила орнітологічного забезпечення польотів державної авіації України, що додаються.
2. Цей наказ набирає чинності з 01 січня 2017 року.

Міністр оборони України
генерал армії України

С. Т. ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

15 вересня 2016 року № 478

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 06.10.2016 № 1324/29454

ПРАВИЛА

орнітологічного забезпечення польотів державної авіації України

I. Загальні положення

1. Ці Правила визначають зміст, призначення і порядок орнітологічного забезпечення польотів повітряних суден (далі – ПС) державної авіації України (далі – ДА), завдання визначених частин (підрозділів) забезпечення польотів та обов'язки відповідних посадових осіб зі здійснення цього забезпечення на аеродромах, вертодромах (далі – аеродроми) та постійних злітно-посадкових майданчиках (далі – ПЗПМ), що належать ДА, та полігонах Збройних Сил України (далі – полігони), які використовуються авіаційними частинами (підрозділами) ДА, і є обов'язковими для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності (далі – САД) ДА.

Ці Правила розроблені відповідно до частини другої статті 7 та частини другої статті 45 Повітряного кодексу України, Правил виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527 (далі – Правила виконання польотів державної авіації України), та інших нормативно-правових актів у галузі державної авіації на підставі узагальнення міжнародної практики і результатів досліджень заходів запобігання зіткненням ПС із птахами з урахуванням стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО) та Міжнародного комітету із зіткнень

повітряних суден із птахами (International Birdstrike Committee).

2. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

авіаційна орнітологія – розділ орнітології, що вивчає птахів, які становлять небезпеку для польотів ПС;

аеродромний метеорологічний орган (підрозділ) – розташований на аеродромі орган (підрозділ), призначений для метеорологічного забезпечення польотів ПС;

екологічні умови – елементи середовища, які впливають на життєдіяльність та активність птахів (світ, тепло, джерела води та корму, рельєф, рослинність, людська діяльність тощо);

засоби активного відлякування птахів – засоби, що потребують для свого безпосереднього використання участі людини, яка оцінює в реальному часі особливості орнітологічної обстановки з метою оптимального застосування цих засобів для відлякування птахів;

зграя птахів – скупчення однорідних або неоднорідних у видовому відношенні птахів, які активно підтримують взаємний контакт і координують свої дії. За кількістю птахів зграї поділяються на малу зграю – 5–20 птахів, середню зграю – 21–100 птахів, велику зграю – 101–1000 птахів, дуже велику зграю – більше 1000 птахів (скупчення птахів від 2 до 4 (включно) визначається як група птахів);

зіткнення ПС із птахом(ами) – зіткнення ПС, що рухається, з птахом(ами);

зіткнення ПС із птахом(ами) на аеродромі – будь-яке зіткнення ПС із птахом(ами), про яке повідомляється, що відбулося, коли ПС знаходилося на висоті до 300 м (1000 футів) (включно) у межах аеродромної території;

зіткнення ПС із птахом(ами) поблизу аеродрому – будь-яке зіткнення ПС із птахом(ами), про яке повідомляється, що відбулося поза межами аеродромної території, проте в межах 15-кілометрового радіуса від контрольної точки аеродрому (далі – КТА) або коли повітряне судно

знаходилося на висоті вище 300 м (1000 футів) в межах аеродромної території;

зіткнення ПС із птахом(ами) на маршруті – будь-яке зіткнення ПС, про яке повідомляється, що відбулося, коли ПС знаходилося за межами 15-кілометрового радіуса від КТА;

зіткнення ПС із птахом(ами), про яке повідомлено, – випадки з ПС, про які стало відомо, після виконання хоча б одної із таких умов:

командир ПС повідомив про зіткнення або загрозу зіткнення з птахом(ами) орган управління повітряним рухом (далі – УПР), під управлінням якого знаходилося в цей час ПС;

персонал з технічної експлуатації ПС (інженерно-технічний склад) виявив на ПС докази його зіткнення з птахом(ами) та повідомив про ці докази;

персонал, який бере участь у проведенні та наземному забезпеченні польотів, повідомив про побачене зіткнення ПС із птахом(ами);

знайдено рештки птаха(ів) на покритті злітно-посадкової смуги (далі – ЗПС) аеродрому або вздовж неї (не далі 50 метрів від межі штучного покриття ЗПС) (якщо не виявлено іншої причини загибелі птаха(ів));

істотне пошкодження ПС – пошкодження або руйнування конструкції ПС, які є результатом зіткнення з птахом(ами) та негативно впливають на міцність конструкції, технічні або льотні характеристики ПС і вимагають позапланового технічного обслуговування, ремонту або заміни пошкоджених компонентів;

міграційні шляхи – географічно встановлені та незмінні протягом тривалого часу характеристики безпосереднього переміщення (переселення) птахів у вигляді маршрутних смуг та місць концентрації (скупчення) перелітних птахів під час міграції;

міграція або сезонний переліт птахів – регулярне щорічне переміщення або переселення птахів на відносно великі відстані, пов'язане із сезонною зміною екологічних (кормових) умов або особливостями розмноження;

молодняк птахів або молоді птахи – група птахів, які народжені в поточному році, пройшли період оперення, почали післягніздові польоти та перебувають в стадії росту та розвитку;

опосередковане зіткнення ПС із птахом(ами) – випадок, коли існувала загроза зіткнення ПС із птахом(ами) у повітрі або на землі, результатом якого є вплив на політ ПС, але фізичного контакту ПС із птахом не було (не існує фізичних доказів зіткнення). До цієї категорії належать загрози зіткнень, коли командир екіпажу ПС здійснив маневр ПС із метою уникнення зіткнення, перерваний зліт, відхід на друге коло;

орнітологічна небезпека – джерело потенційної загрози для ПС, що пов'язане з присутністю птахів;

орнітологічна обстановка – сукупність умов, які виникли в певному районі польотів у визначений проміжок часу через наявність у ньому птахів, які можуть впливати на безпеку польотів ПС;

орнітологічні спостереження – спостереження за птахами, які виконуються визначеним авіаційним персоналом з метою своєчасного виявлення птахів на контрольованій ним території (частині повітряного простору) та оцінки їх потенційної небезпеки для польотів ПС;

орнітологія – розділ зоології (науки про тварин), який вивчає птахів;

орнітологічна фауна (орнітофауна) – сукупність птахів, які мешкають на визначеній території або зустрічаються на ній у будь-який період року;

підтверджене зіткнення ПС з птахом(ами) – будь-яке зіткнення ПС із птахом(ами), про яке повідомлялося, докази якого знайдені на землі (труп або рештки птаха), ушкодження та (або) інші докази, знайдені на ПС. Виявлення трупа або решток птаха(ів) на покритті ЗПС аеродрому або вздовж неї, якщо не виявлено іншої причини загибелі птаха(ів), необхідно оцінювати як підтверджене зіткнення та повідомляти про нього як про таке;

потенційно небезпечний(і) для польотів ПС птах(и) – птах(и), який(і) утворює(ють) ризик зіткнення ПС із ним(и);

птах(и), що створює(ють) загрозу зіткнення ПС із

ним(и), – поодинокий(і) птах(и) або зграї (групи) птахів, які знаходяться у напрямку руху ПС;

ризик зіткнення ПС із птахом(ами) – вірогідність зіткнення ПС із птахом(ами) та наслідки для ПС у випадку такого зіткнення;

річна активність птахів – календарний розподіл протягом року періодів льотної та гніздової (сидіння) активності птахів: облаштування гнізд, відкладення і насиджування яєць, польоти молодняку птахів, кочові та міграційні польоти тощо;

складна орнітологічна обстановка – орнітологічна обстановка, що характеризується підвищеною активністю птахів (особливо на етапах зльоту та посадки ПС), яка може призвести до зіткнення ПС із ними.

Інші терміни, які використовуються у цих Правилах, вживаються в значеннях, наведених у стандартах ІКАО, Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності у галузі авіації.

3. Орнітологічне забезпечення польотів ПС ДА (далі – орнітологічне забезпечення) – комплекс заходів із захисту від впливу потенційно небезпечних для польотів ПС птахів на аеродромах (полігонах, ПЗПМ), з екологічного перетворення аеродромної та приаеродромної територій (на відстані до 15 км від КТА) для зниження їх привабливості для птахів, з оцінки птахонебезпеки району розташування аеродрому (полігона), облік і розслідування випадків зіткнення ПС із птахами, організаційні заходи, які виконуються відповідними посадовими особами САД ДА та визначеними частинами (підрозділами) забезпечення польотів на всіх етапах підготовки і проведення польотів з метою запобігання зіткненням ПС із птахами, ефективного застосування ДА під час польотів та забезпечення безпеки польотів (далі – БзП) в орнітологічному відношенні.

4. До заходів із захисту від впливу потенційно небезпечних для

польотів ПС птахів на аеродромах (полігонах, ПЗПМ) належать:

1) своєчасне виявлення птахів на аеродромі (полігоні, ПЗПМ), у визначеному повітряному просторі над аеродромом (полігоном, ПЗПМ) і смузі повітряних підходів до нього ПС (орнітологічні спостереження – візуальні, аеровізуальні та радіолокаційні);

2) оперативне визначення ступеня небезпеки на основі даних спостережень за птахами з метою обмеження або припинення польотів при високому ризику зіткнення ПС із птахами. Ступінь небезпеки може бути різним залежно від кількості та розмірів птахів, характеру їх поведінки;

3) надання екіпажам ПС оперативної інформації про небезпеку зіткнення з птахами від керівника польотів (далі – КрП) на аеродромі (полігоні, ПЗПМ) (чергового по прийому і випуску ПС) та інших членів органів УПР та виконання екіпажами ПС маневрів для недопущення зіткнення ПС із птахами і дій для зниження небезпеки такого зіткнення;

4) активне відлякування птахів на аеродромах персоналом визначених частин (підрозділів) забезпечення за допомогою засобів активного відлякування птахів (стрільба з ракетниць сигнальними ракетами, біоакустичні, піротехнічні засоби тощо);

5) використання на аеродромах стаціонарних пристроїв для відлякування птахів в автономному режимі, які оптично або акустично впливають на птахів (наприклад, які приводяться до руху за допомогою вітру), або різноманітних механічних перешкод, які фізично стримують птахів (наприклад, покрівельні або огорожувальні сітки), що використовуються локально, на ділянках частой появи птахів, їх постійної присутності, утворення масових скупчень залежно від небезпеки, що

утворюють птахи того або іншого виду.

5. Заходи з екологічного перетворення територій аеродромів спрямовані на зміну умов навколишнього середовища, що визначають поведінку птахів або впливають на неї. Заходи екологічного перетворення території аеродромів усувають або зменшують дію факторів, що приваблюють птахів, таких, як:

1) наявність доступних кормів і води;

2) наявність зручних місць для гніздування птахів;

3) наявність місць для відносно безпечного денного і нічного відпочинку птахів;

4) наявність сховищ і укриттів для птахів.

6. Птахонебезпека району розташування аеродрому (полігона) оцінюється за результатами аналізу за тривалий період інформації про зіткнення ПС із птахами, що сталися в даному районі, та популяцію птахів, які становлять загрозу зіткнення ПС із ними, разом з даними спеціального орнітологічного обстеження аеродрому. Отримані сумарні дані служать інформаційною базою і основою для планування заходів запобігання зіткненням ПС із птахами на аеродромі (полігоні).

7. Оцінка птахонебезпеки розташування аеродрому проводиться шляхом спеціального орнітологічного обстеження аеродрому. Спеціальне орнітологічне обстеження аеродрому передбачає збір та систематизацію відомостей про просторово-часовий розподіл птахів у досліджуваному районі, особливо окремих видів птахів, які створюють загрозу польотам у

періоди своєї найбільшої сезонної активності. У ході обстеження визначаються фактори, що приваблюють птахів та збільшують їх концентрацію, а також можливості впливу на орнітологічну обстановку з метою зниження ризику зіткнень ПС із птахами.

8. Птахонебезпечними (зі складною орнітологічною обстановкою) вважаються аеродроми (полігони) у разі наявності хоча б однієї з таких умов:

1) загальна чисельність зіткнень ПС із птахами на аеродромі (полігоні) – більше 2 за рік (або 10 і більше за 5 років);

2) на відстані до 15 км від аеродрому (полігона) розташовані господарчі об'єкти (елеватори, зерносховища, звірівницькі ферми (ферми з тваринами), бійні (скотобійні), смітники тощо), які приваблюють потенційно небезпечних для польотів ПС птахів;

3) на відстані до 15 км від аеродрому (полігона) розташовані природні ділянки (великі озера, водоймища, пойми річок тощо), які сприяють утворенню масових скупчень потенційно небезпечних для польотів ПС птахів;

4) район аеродрому (полігона) розташований поблизу основних сезонних шляхів міграції птахів.

Залежно від річної (сезонної) активності птахів один і той самий аеродром (полігон) може бути птахонебезпечним (зі складною орнітологічною обстановкою) в одні сезони (часові періоди), а в інші – мати невелику орнітологічну небезпеку (ризик зіткнення ПС із птахами).

9. Розслідування зіткнень ПС із птахами необхідне для повного збору і фіксації інформації про обставини та наслідки зіткнення, проведення їх глибокого аналізу та виявлення причин, що призвели до зіткнення. Складовою частиною розслідування є ідентифікація останків птахів з метою визначення виду (розміру).

10. Орнітологічне забезпечення під час організації та проведення польотів включає:

1) організацію та виконання візуальних орнітологічних спостережень на аеродромах (полігонах);

2) організацію та виконання аеровізуальних та радіолокаційних орнітологічних спостережень (по можливості) у районах аеродромів (полігонів) та на маршрутах (у зонах) польотів (перельотів);

3) збір, узагальнення, аналіз інформації про орнітологічну обстановку та її оцінка і прогнозування;

4) інформування старших авіаційних начальників аеродромів (командирів (начальників) авіаційних частин, начальників авіаційних комендатур, полігонів), органів УПР та членів льотних екіпажів ПС про фактичну та очікувану орнітологічну обстановку в районі аеродрому (полігону) та на маршрутах (у зонах) польотів (перельотів) для її оцінки під час прийняття рішення на виконання польотів (перельотів) та під час їх проведення;

5) своєчасне попередження старших авіаційних начальників аеродромів (командирів (начальників) авіаційних частин, начальників авіаційних комендатур, полігонів), органів УПР та членів льотних екіпажів ПС про ускладнення орнітологічної обстановки в районі аеродрому (полігона) та на

маршрутах (у зонах) польотів (перельотів), запасних аеродромах та аеродромах посадки;

6) розробку і доведення (доповідь) старшим авіаційним начальникам аеродромів (командирам (начальникам) авіаційних частин, начальникам авіаційних комендатур, полігонів) пропозицій, спрямованих на досягнення БзП з урахуванням фактичної і очікуваної орнітологічної обстановки;

7) використання акустичних, біоакустичних, піротехнічних та інших засобів з метою відлякування птахів на аеродромах.

11. Орнітологічне забезпечення для профілактики БзП ПС на аеродромі включає:

1) проведення спеціальних орнітологічних обстежень аеродрому з метою визначення місць концентрації птахів, їх видового складу, місць годування та відпочинку, розташування водоймищ, господарчих об'єктів (елеватори, зерносховища, звірівницькі ферми (ферми з тваринами), бойні (скотобойні), смітники тощо), які можуть бути джерелами збільшення концентрації птахів поблизу аеродрому;

2) організацію та проведення заходів із ліквідації або зменшення впливу умов, які приваблюють птахів на аеродром (полігон), для зменшення чисельності птахів у районі аеродрому (на території полігона);

3) облік та аналіз випадків зіткнення ПС із птахами;

4) пошук, випробування та впровадження ефективних засобів відлякування птахів;

5) проведення занять з авіаційної орнітології з авіаційним персоналом, у першу чергу з тим, який організовує та здійснює заходи орнітологічного забезпечення.

12. У разі зіткнення ПС із птахом(ами) рівень небезпеки для подальшого польоту ПС залежить від розміру (ваги) птаха, кількості птахів та швидкості зіткнення. Класифікація птахів орнітофауни України за категоріями небезпеки заподіяння пошкоджень повітряним суднам у разі зіткнень (далі – категорія небезпеки) (додаток 1) відповідає класифікації птахів, прийнятій Міжнародним комітетом із зіткнень повітряних суден із птахами.

Основою для такої класифікації птахів є їх можлива максимальна вага як показник визначення можливої максимальної сили, що діє на ПС у момент зіткнення з птахом.

13. Птахи категорії небезпеки 1 у разі зіткнень практично завжди призводять до пошкоджень ПС, а птахи категорій 5В та 6 практично не здатні заподіяти пошкодження сучасним ПС у разі зіткнень, тому їх присутність у невеликій кількості є допустимою в зоні аеродромів.

14. Узагальнені дані про різні види птахів орнітофауни України (додаток 2) містять відомості про птахів, які становлять найбільший ризик для польотів ПС (категорії небезпеки 1–4В), та про найпоширеніші види птахів категорій небезпеки 5А, 5В, 6.

15. За місцями мешкання птахи поділяються на такі основні групи:

1) водоплавні – птахи, образ життя яких пов'язаний з річками, озерами та іншими водоймами (качки, гуси, лебеді, баклани тощо);

2) коловодні (водно-болотні) – птахи, образ життя яких пов'язаний із зволоженими територіями (журавлі, чаплі, кулики тощо);

3) лісові – птахи, образ життя яких пов'язаний із деревинною рослинністю (дятли, тетереви, сови тощо);

4) степові – птахи, які мешкають на територіях із сухими та відкритими просторами (дрофи, рябки тощо);

5) відкритих просторів – птахи, образ життя яких пов'язаний із тривалими польотами та перельотами (денні хижаки (орли, соколи, яструби), окремі види чайок тощо);

6) культурного ландшафту – птахи, які мешкають на територіях поблизу людей (воронові, шпаки тощо).

Найбільшу небезпеку для польотів ПС завдають середні, великі та дуже великі (категорії небезпеки 1–3) водоплавні птахи (качки, гуси, лебеді тощо) та коловодні (журавлі, чаплі тощо), особливо в період сезонних переміщень, коли перельоти птахів відбуваються на великому діапазоні висот (до висот більше 1000–1500 метрів) як удень, так і вночі. На аеродромах (полігонах), що розташовані близько від великих водойм і водно-болотних угідь або між великими водоймами (на шляхах перельотів птахів), слід очікувати складнішу орнітологічну обстановку, ніж на аеродромах (полігонах), що розташовані в лісовій або степовій зоні.

16. За характером сезонних переміщень птахи класифікуються за трьома основними категоріями:

1) осілі – птахи, які протягом календарного року постійно мешкають на

певній відносно невеликій території та не переміщуються за її межі;

2) кочові – птахи, які після розмноження залишають територію гніздування та здійснюють нерегулярні переміщення на відносно значні відстані без постійного напрямку (залежать лише від наявності їжі або зміни погодних умов), на відміну від осілих не мають тривалої осілості;

3) мігруючі або перелітні – птахи, які після розмноження залишають територію гніздування та здійснюють більш-менш далекі сезонні переміщення, на відміну від кочових птахів мають характерні не тільки визначені напрямки та строки таких перельотів, але і достатньо чітко визначені райони зимівлі, в яких птахи мешкають осіло або здійснюють невеликі кочові перельоти в пошуках їжі. Безпосередньо перед міграцією багато видів перелітних птахів проявляють високу активність (перелітний неспокій). Основні міграційні шляхи та райони масового скупчення перелітних птахів, які характерні для України, наведені в додатку 3 до цих Правил.

17. Для більшої частини території України характерними є 5 періодів річної (сезонної) активності птахів:

1) зимовий (кінець листопада – лютий) – період із відносно простою та стабільною орнітологічною обстановкою;

2) весняний (березень – травень) – період масової міграції птахів;

3) ранній літній (середина травня – перша половина липня) – період гніздування до появи пташенят;

4) пізній літній (друга половина липня – серпень) – період масового

вильоту пташенят та післягніздових кочових польотів молодняку птахів;

5) осінній (вересень – листопад) – період масової міграції птахів.

II. Організація орнітологічного забезпечення

1. Організація орнітологічного забезпечення на аеродромі (полігоні) передбачає визначення посадової особи, відповідальної за таке забезпечення, його порядку, учасників та їх завдань і обов'язків із виконання відповідних заходів, періодичне затвердження та виконання планів щодо заходів запобігання зіткненням ПС із птахами, проведення навчальних занять з учасниками орнітологічного забезпечення тощо.

2. Орнітологічне забезпечення на аеродромі організовується старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальником комендатури) і здійснюється частинами (підрозділами) аеродромно-технічного забезпечення, зв'язку і радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ), радіотехнічних військ (далі – РТВ) у разі покладення на них завдань з радіолокаційного забезпечення та аеродромним метеорологічним органом (підрозділом).

3. Порядок орнітологічного забезпечення польотів на аеродромі та обов'язки посадових осіб визначених частин (підрозділів) забезпечення польотів щодо виконання ними відповідних заходів визначаються інструкцією з організації та здійснення орнітологічного забезпечення польотів на аеродромі, зразок якої наведено у додатку 4 до цих Правил (далі – Інструкція з орнітологічного забезпечення), яка розробляється щороку та затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальником комендатури), та цими Правилами.

Виписки з Інструкції з орнітологічного забезпечення з відповідними додатками (схемами), в яких визначаються завдання та посадові обов'язки осіб визначених частин (підрозділів), що залучаються до орнітологічного забезпечення, повинні знаходитися на робочих місцях на аеродромі у відповідних посадових осіб цих частин (підрозділів).

4. Наказом старшого авіаційного начальника аеродрому (командира авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальника комендатури) з метою проведення профілактичних заходів із БзП в орнітологічному відношенні та розробки заходів щодо запобігання зіткненням ПС із птахами (планування, виконання, контролю заходів орнітологічного забезпечення та координації дій) щороку на кожному аеродромі створюється позаштатна орнітологічна комісія (далі – ПОК), яка є постійно діючим колегіальним органом. У разі спільного базування на одному аеродромі двох і більше авіаційних частин (підрозділів) створюється єдина ПОК.

5. Головою ПОК призначається один із заступників командира тієї авіаційної частини, командир якої є старшим авіаційним начальником аеродрому (в авіаційній комендатурі – заступник начальника комендатури).

6. До складу ПОК включаються представники від визначених частин (підрозділів) забезпечення польотів, які залучаються до орнітологічного забезпечення, а саме від:

1) інженерно-аеродромної служби та (або) аеродромно-експлуатаційного підрозділу;

2) частин (підрозділів) зв'язку та РТЗ;

3) аеродромного метеорологічного органу (підрозділу);

4) служби безпеки польотів;

5) інженерно-авіаційної служби.

У разі спільного базування на одному аеродромі двох і більше авіаційних частин (підрозділів) до ПОК включаються представники від кожної(ого) авіаційної частини (підрозділу).

7. Кількість членів ПОК визначається на кожному аеродромі, виходячи із заходів, які виконуються або виконання яких планується для запобігання зіткненням ПС із птахами на аеродромі.

8. Основними завданнями ПОК є:

1) організація та проведення спеціального орнітологічного обстеження аеродрому, враховуючи періоди найбільшої сезонної активності птахів;

2) визначення (уточнення) рівня птахонебезпеки аеродрому та приаеродромної території (на відстані до 15 км від КТА), враховуючи сезонну активність птахів;

3) розробка заходів, спрямованих на зниження ймовірності зіткнень ПС із птахами на аеродромі та поблизу нього;

4) планування періодів та строків виконання розроблених заходів орнітологічного забезпечення;

5) аналіз результатів виконаних заходів орнітологічного забезпечення і участь в оцінці орнітологічного забезпечення;

6) розробка на рік Інструкції з орнітологічного забезпечення, яка

підписується головою ПОК (місце постійного зберігання інструкції визначається на установчому засіданні ПОК на початку року);

7) внесення пропозицій щодо визначення місць розміщення засобів відлякування птахів на аеродромі, кількості та порядку утримання таких засобів у робочому стані;

8) складання та уточнення карт-схем орнітологічної обстановки в районі аеродрому по сезонах активності птахів;

9) складання (уточнення за потреби) схеми зон відповідальності для спостережень за птахами на аеродромі;

10) участь в установленні причин пошкодження ПС, які можуть бути пов'язані із зіткненням з птахом(ами);

11) облік та аналіз випадків зіткнень ПС із птахами.

9. Діяльність ПОК здійснюється згідно з планом заходів щодо попередження зіткнень ПС із птахами на аеродромі, який розробляється ПОК на кожен навчальний рік (додаток 5) та щокварталу, підписується головою ПОК та затверджуються старшим авіаційним начальником (в авіаційній комендатурі – начальником комендатури). План доводиться до відповідальних виконавців у встановленому порядку.

10. Невідкладні незаплановані заходи з подальшим коригуванням планів заходів щодо попередження зіткнень ПС із птахами вживаються у разі виникнення таких подій:

1) два або більше зіткнень ПС із птахами протягом одного польоту ПС

у зоні одного аеродрому (полігона);

2) істотні пошкодження ПС внаслідок його зіткнення з птахом(ами);

3) коли в районі аеродрому (полігона) спостерігаються птахи, які своєю кількістю, розмірами (вагою) та поведінкою здатні спричинити події, вказані у підпунктах 1 та (або) 2 цього пункту.

11. Однією із форм діяльності ПОК є засідання, які проводяться за потреби, але не рідше ніж один раз на початку навчального року та один раз на початку кожного кварталу року.

12.3 метою надання практичної та методичної допомоги старшим авіаційним начальникам аеродромів (командирам авіаційних частин) (в авіаційних комендатурах – начальникам комендатур) та ПОК авіаційних частин (авіаційних комендатур) посадовими особами штабів вищого рівня один раз на два роки (за потреби) організовуються збори голів ПОК авіаційних частин (авіаційних комендатур) із залученням визначених посадових осіб служби безпеки польотів, управлінь (відділів, служб) тилу і озброєння, зв'язку і РТЗ та метеорологічної (гідрометеорологічної) служби цих штабів:

1) у Повітряних Силах Збройних Сил України – командиром відповідного повітряного командування (для авіаційних частин безпосереднього підпорядкування – заступником командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з авіації – начальником авіації);

2) у Сухопутних військах Збройних Сил України – начальником армійської авіації Командування Сухопутних військ Збройних Сил України;

3) у Військово-Морських Силах Збройних Сил України – заступником командувача Військово-Морських Сил Збройних Сил України з авіації та протиповітряної оборони – начальником управління авіації та протиповітряної оборони;

4) у САД інших центральних органів виконавчої влади (далі – ЦОВВ) – відповідним начальником органу управління авіації ЦОВВ.

13. Наприкінці кожного року ПОК з урахуванням запланованих заходів на наступний навчальний рік здійснює розрахунок та розподіл необхідних коштів, який після затвердження старшим авіаційним начальником подається до відповідного фінансового органу.

14. Частини (підрозділи) аеродромно-технічного забезпечення на аеродромах щодо орнітологічного забезпечення здійснюють:

1) ліквідацію або зниження впливу умов, які приваблюють птахів на аеродроми (джерела кормів, звалища, умови для гніздування і відпочинку тощо);

2) виготовлення, встановлення, експлуатацію, підтримку в робочому стані засобів відлякування птахів (опудал, пугачів, вітряків, дзеркальних куль, макетів хижих птахів тощо), а також застосування засобів активного відлякування птахів (стрільба з ракетниць, використання піротехнічних засобів тощо), крім засобів біоакустичного відлякування;

3) збір на ЗПС та поблизу неї залишків птахів, які загинули внаслідок зіткнень з ПС, та участь у подальшому визначенні виду (розмірів) загиблого(их) птаха(ів);

4) залучення на час польотів (перельотів) підготовленого персоналу команди оточення (далі – пости команди оточення) для спостереження і відлякування птахів уздовж ЗПС, поблизу курсів зльоту та посадки ПС із засобами для відлякування птахів під час польотів (перельотів);

5) участь у спеціальному орнітологічному обстеженні аеродрому.

15. Частини (підрозділи) зв'язку та РТЗ, а також РТВ (у разі покладення на них завдань з радіолокаційного забезпечення) щодо орнітологічного забезпечення:

1) проводять у визначені строки радіолокаційні спостереження за птахами з наданням доповідей про результати таких спостережень відповідним особам групи керівництва польотами (виконавці – оператори радіолокаційних станцій (далі – РЛС));

2) проводять візуальні спостереження за птахами в зоні своєї відповідальності, виключаючи вплив на якість радіотехнічного забезпечення польотів, з наданням доповідей про результати таких спостережень до аеродромного метеорологічного органу (підрозділу), у тому числі під час орнітологічних обстежень аеродрому (виконавці – обслуги ближніх привідних радіомаркерних маяків (далі – БПРМ) і дальніх привідних радіомаркерних маяків (далі – ДПРМ));

3) забезпечують засобами зв'язку оперативні групи (під час спеціальних орнітологічних обстежень аеродрому) та пости команди оточення для виконання ними своїх функцій та оперативної передачі даних про орнітологічну обстановку в зоні їх відповідальності;

4) здійснюють вмикання (вимикання) обладнання, яке транслює записи

тривожних криків птахів для відлякування птахів (біоакустичні установки), за вказівкою КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС);

5) здійснюють фіксування (фотографування) засобами об'єктивного контролю зображень індикаторів радіолокаційних засобів (далі – РЛЗ) аеродрому з метою виявлення відміток (ехо-сигналів) від птахів;

6) організовують проведення занять з персоналом штатних РЛС та радіолокаційної системи посадки (далі – РСП) з вивчення особливостей розпізнавання птахів на екранах РЛЗ під час виконання радіолокаційних орнітологічних спостережень.

16. Аеродромні метеорологічні органи (підрозділи) щодо орнітологічного забезпечення:

1) організовують та проводять на аеродромі візуальні орнітологічні спостереження;

2) здійснюють збір та аналіз оперативних даних про орнітологічну обстановку, що надходять від обслуг БПРМ, ДПРМ, операторів РЛС, органів УПР, інших метеорологічних органів (підрозділів), екіпажів-розвідників погоди і екіпажів ПС, що виконують польоти (перельоти) тощо;

3) розробляють прогнози орнітологічної обстановки на період польотів (перельотів);

4) доповідають командуванню авіаційної частини, льотному складу, членам органів УПР дані про фактичну та очікувану орнітологічну обстановку в районі аеродрому (полігона) та на маршрутах (у зонах) польотів

(перельотів), а в період сезонних міграцій – пропозиції щодо обмеження або припинення польотів ПС по визначених висотах, маршрутах або часу доби;

5) передають дані орнітологічних спостережень до метеорологічних органів (підрозділів) вищого рівня та на інші адреси відповідно до інструкції черговій зміні аеродромного метеорологічного органу (підрозділу);

6) розробляють пропозиції щодо проведення повітряної та радіолокаційної розвідки орнітологічної обстановки;

7) беруть участь у спеціальних орнітологічних обстеженнях аеродрому;

8) здійснюють підготовку та узагальнення довідкових даних про характерні риси орнітологічної обстановки в районі аеродрому у різні сезони активності птахів;

9) розробляють карти-схеми орнітологічної обстановки в районі аеродрому для кожного сезону активності птахів;

10) беруть участь у розслідуванні льотних подій та інцидентів, які пов'язані або імовірно пов'язані із зіткненнями ПС із птахами;

11) проводять заняття з авіаційної орнітології з керівним та льотним складом авіаційних частин, а також посадовими особами та визначеним персоналом частин (підрозділів), що бере участь в орнітологічному забезпеченні.

17. Інформація щодо даних про орнітологічну обстановку складається та надається у вигляді відкритих текстових повідомлень з дотриманням встановленої фразеології, а під час передачі та обміну між метеорологічними

органами (підрозділами), крім того, – у вигляді закодованих зведень і телеграм. Схему коду для передачі даних про орнітологічну обстановку КМІ-ОО наведено у додатку 6 до цих Правил.

18. Орнітологічне забезпечення польотів на полігоні організовується начальником полігона і здійснюється персоналом метеорологічного підрозділу, пункту управління польотами, відділення забезпечення, радіолокаційної групи та персоналом, який призначається в команду оточення на полігоні.

19. Метеорологічний підрозділ на полігоні здійснює:

1) проведення на полігоні візуальних орнітологічних спостережень, збір даних про оперативну орнітологічну обстановку, що надходять від постів команди оточення, операторів РЛС, групи керівництва польотами, інших метеорологічних підрозділів, екіпажів-розвідників погоди та екіпажів, що виконують польоти на полігоні;

2) розробку прогнозів орнітологічної обстановки на період польотів на полігоні;

3) доповідь КрП на полігоні даних про фактичну та очікувану орнітологічну обстановку в районі полігона;

4) передачу даних орнітологічних спостережень у відповідні метеорологічні підрозділи вищого рівня або в інші адреси за запитом;

5) підготовку та узагальнення довідкових даних про характерні риси орнітологічної обстановки в районі полігона у різні сезони активності птахів, використовуючи для цього дані орнітологічних спостережень та довідкові

дані про орнітологічну обстановку, отримані від інших джерел інформації;

6) розробку карт-схем орнітологічної обстановки в районі полігона для кожного сезону активності птахів, використовуючи для цього узагальнені довідкові дані про характерні риси орнітологічної обстановки в районі полігона в різні сезони активності птахів;

7) проведення занять щодо особливостей орнітологічної обстановки в районі полігона в різні сезони активності птахів та візуальних спостережень за птахами з персоналом, який залучається до орнітологічного забезпечення на полігоні.

20. Пункт управління польотами, відділення забезпечення та персонал постів команди оточення на полігоні здійснюють:

1) візуальні орнітологічні спостереження у своїх зонах відповідальності;

2) оперативні доповіді КрП на полігоні та до метеорологічного підрозділу про результати візуальних орнітологічних спостережень.

21. Радіолокаційна група на полігоні здійснює:

1) радіолокаційні орнітологічні спостереження за допомогою відповідних РЛЗ;

2) оперативні доповіді КрП на полігоні та до метеорологічного підрозділу результатів радіолокаційних спостережень.

22. Під час зльотів (посадок) ПС на ПЗПМ заходи щодо запобігання

зіткненням ПС із птахами на ПЗПМ визначаються та організуються органом управління суб'єкта ДА, у підпорядкуванні якого знаходиться ПЗПМ.

III. Спеціальне орнітологічне обстеження аеродрому

1. Спеціальне орнітологічне обстеження аеродрому (далі – орнітологічне обстеження) є одним зі способів вивчення орнітологічної обстановки на аеродромі та приаеродромній території (на відстані до 15 км від КТА) та в районах (зонах, на маршрутах) польотів у періоди її ускладнення з метою встановлення загальної чисельності, видового складу, висот та інтенсивності польотів протягом доби і місць концентрації птахів, особливо небезпечних для польотів ПС, а також виявлення їх пролітних шляхів та причин концентрації птахів на аеродромі.

2. Орнітологічні обстеження на кожному аеродромі організуються щороку старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром авіаційної частини) (в авіаційний комендатурі – начальником комендатури) разом із головою позаштатної орнітологічної комісії згідно з річним та квартальними планами роботи ПОК та проводяться членами ПОК (оперативною групою з 3–5 осіб) у періоди найвищої активності птахів (міграція птахів (березень–квітень) та інтенсивні польоти молодняку птахів перед осінньою міграцією або з її початком (липень–вересень)).

Залежно від особливостей орнітологічної обстановки, місця розташування аеродрому та інтенсивності польотів ПС на ньому орнітологічні обстеження рішенням старшого авіаційного начальника аеродрому (командира авіаційної частини) (в авіаційний комендатурі – начальник комендатури) проводяться частіше та в інші строки.

3. Орнітологічні обстеження проводяться:

1) візуальне оцінювання орнітологічної обстановки в районі аеродрому – наземним способом;

2) спеціальні аеровізуальні спостереження – шляхом обльоту на спеціально виділеному транспортному літаку, вертольоті або іншому малошвидкісному ПС місць мешкання, харчування та скупчення птахів у районі аеродрому та на маршрутах (у зонах) польотів.

4. Результати наземного візуального та (або) аеровізуального обстежень доповнюються даними регулярних та спеціальних візуальних орнітологічних спостережень та радіолокаційних орнітологічних спостережень у районі аеродрому та на маршрутах (у зонах) польотів, які виконуються визначеними частинами (підрозділами) у періоди проведення наземного та (або) аеровізуального обстеження.

5. Орнітологічне обстеження виконується шляхом вивчення орнітологічної обстановки в установлений період протягом 2–4 діб у строки, визначені ПОК та затверджені старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальник авіаційної комендатури). З метою виключення впливу несприятливих погодних умов на результати орнітологічних обстежень дні їх проведення визначаються в періоди сприятливих погодних умов.

6. На етапі планування безпосереднього проведення орнітологічного обстеження (за 1–2 доби до його початку) з метою цілеспрямованого й ефективного його проведення в обмежені строки та наявними силами і засобами визначається порядок його здійснення, попередньо оцінюється орнітологічна обстановка, у першу чергу – найбільш небезпечних зон (районів) (багаторічна статистика зіткнень ПС із птахами, результати орнітологічних спостережень та попередніх орнітологічних обстежень).

7. Орнітологічне обстеження наземним способом виконується визначеними спеціалістами шляхом візуального оцінювання території в радіусі до 3–5 км навколо ЗПС та по курсах зльоту і посадки ПС за допомогою транспортних засобів або пішки з використанням за потреби біноклів. У разі проведення аеровізуального орнітологічного обстеження (аеровізуальних спостережень) наземне орнітологічне обстеження виконується в той самий день або в наступні 1–2 доби, особлива увага при цьому звертається на місця (райони) скупчення птахів навколо аеродрому, виявлені за результатами аеровізуального орнітологічного обстеження або отримані від інших джерел інформації.

Під час орнітологічного обстеження наземним способом визначаються (уточнюються) умови, які приваблюють птахів на аеродром, їх видовий склад, чисельність, висоти та переважаючі напрямки польотів.

8. Для виявлення динаміки змін чисельності та активності птахів протягом доби орнітологічне обстеження наземним способом проводиться у світлий час доби в такі періоди:

1) уранці – починаючи зі світанком та закінчуючи через 2–2,5 години після сходу сонця;

2) удень – 2–2,5 години близько полудня;

3) увечері – починаючи за 2–2,5 години до заходу сонця та закінчуючи з настанням темряви.

9. У дні проведення орнітологічного обстеження (аеровізуальним та (або) наземним способом) виконуються регулярні та спеціальні візуальні орнітологічні спостереження та радіолокаційні орнітологічні спостереження.

10. Радіолокаційні орнітологічні спостереження у дні проведення орнітологічного обстеження виконуються в межах установлених відповідних зон відповідальності для радіолокаційних орнітологічних спостережень із фіксуванням відміток і визначенням напрямку руху та висоти польоту (за можливості) птахів:

1) у світлий час доби – по 10–15 хвилин через кожні 3 години;

2) у нічний час доби – по 10–15 хвилин через кожні 3 години, починаючи з часу через 0,5–1 годину після настання темряви до світанку. У період міграції птахів – додатково у періоди протягом 1,5–2 годин після настання темряви і за 1,5–2 години до світанку.

11. Після орнітологічного обстеження наземним способом навколо ЗПС та по курсах зльоту і посадки ПС проводиться орнітологічне обстеження більш віддалених ділянок району аеродрому на відстані до 15 км від КТА, а також аеродромних зон, маловисотних маршрутів, полігонів тощо.

На цьому етапі орнітологічне обстеження проводиться аеровізуальним та радіолокаційним способами, а наземний спосіб застосовується за необхідності. Особлива увага приділяється виявленню та стислому опису різних природних та господарчих об'єктів, які спричиняють концентрацію птахів (відповідні сільськогосподарські угіддя, ското- і звірівницькі ферми, бойні, елеватори, сміттєзвалища тощо).

12. Результати орнітологічного обстеження всіма способами у цей період зіставляються, узагальнюються і доповнюються (за можливості) відомостями про орнітологічну обстановку від інших джерел інформації та оформлюються у вигляді акта, який підписується головою і членами ПОК та затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром

авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальником комендатури). Особлива увага надається оцінці в той чи інший період року рівнів небезпеки, що утворюються птахами для польотів ПС на аеродромі. Найбільш небезпечними вважаються великі та (або) середні птахи (особливо зграї), які систематично прилітають на аеродром або пролітають його територією.

13. На підставі актів про орнітологічне обстеження аеродрому уточнюються (розробляються) відповідні сезонні карти-схеми орнітологічної обстановки і схеми, які відображають річну, сезону та добову активність птахів, динаміку, висоти, характер та особливості польотів птахів. За потреби уточнюються (розробляються) орнітологічні описи (довідки) для кожного аеродрому та вносяться зміни до відповідних пунктів критичних значень метеорологічних величин і граничних відстаней до небезпечних явищ погоди для авіації, за яких польоти на аеродромі обмежуються або припиняються, та до інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі аеродрому (далі – ІВП).

IV. Ліквідація умов, що приваблюють птахів на аеродром

1. Ліквідація або зниження впливу установлених за результатами орнітологічних обстежень умов, що приваблюють птахів на аеродром та спричиняють скупчення птахів (що може впливати на БзП ПС) у межах 15 км від КТА, передбачається річними та квартальними планами роботи ПОК.

2. Для підвищення ефективності заходів контролю та зменшення ризику зіткнень ПС із птахами, які можуть створити небезпеку для польотів ПС у районі аеродрому, впроваджуються обмін інформацією та отримання відповідних рекомендацій від:

- 1) відповідних служб (підрозділів) та фахівців штабів вищого рівня;

- 2) інших експлуатантів аеродромів та відповідних служб (підрозділів), які залучаються до орнітологічного забезпечення на них, щодо впровадження ними заходів, які призвели до зменшення ризику зіткнень ПС із птахами;

- 3) експертів або експертних організацій з авіаційної орнітології (за наявності).

3. Заходи з ліквідації або зниження впливу умов, що приваблюють птахів на аеродром та спричиняють їх скупчення (далі – умови для концентрації птахів), поділяються на:

- 1) заходи, які плануються та виконуються на території аеродрому;

- 2) заходи, які плануються та виконуються на приаеродромній території (у межах 15 км від КТА).

4. До основних заходів з ліквідації або зниження впливу умов для концентрації птахів на території аеродрому належать:

- 1) вирубка у межах льотного поля чагарників, які приваблюють птахів для гніздування, відпочинку та ночівлі;

- 2) скошування трав'яного покриву на льотному полі до оптимальної висоти (у більшості регіонів України – до 15–20 см, але слід враховувати місцеві умови та найбільш небезпечні види птахів, що мешкають у районі аеродрому);

- 3) формування крони дерев на території аеродрому шляхом

спилювання верхніх гілок, на яких розташовуються колонії птахів на початку періоду гніздування;

4) заборона використання території аеродрому для посіву сільськогосподарських культур, які приваблюють птахів на аеродром;

5) виключення можливості зальоту птахів в аеродромні споруди шляхом загородження технологічних отворів дротовими або нейлоновими сітками;

6) зменшення можливості гніздування птахів на аеродромних спорудах (ангари, командно-диспетчерські пункти тощо);

7) заборона створення на території аеродрому харчових звалищ та знищення таких неконтрольованих звалищ шляхом вивезення у спеціально визначені місця (знищення);

8) зменшення доступу птахам до джерел води на аеродромі, дренавання зволжених ділянок із використанням для відводу води закритих дренажних труб, засипка невеликих ям і заглибин, де затримується дощова вода;

9) використання колючого дроту, шипів та (або) сіток для запобігання створенню місць скупчення птахів для гніздування, відпочинку.

5. До основних заходів із ліквідації або зниження впливу умов для концентрації птахів поза територією аеродрому в межах 15 км від КТА (приаеродромна територія) належать:

1) заборона створення на відстані до 15 км від КТА або максимальне зниження впливу існуючих господарчих об'єктів (елеватори, зерносховища,

звірівницькі ферми (ферми з тваринами), бойні (скотобойні), смітники тощо), що спричиняють скупчення потенційно небезпечних для польотів ПС птахів;

2) знищення (заборона утворення) на відстані до 15 км від КТА звалищ харчових відходів або перенесення існуючих в інший бік таким чином, щоб птахи, які летять з місць мешкання до місць харчування, не перетинали ЗПС, курси зльоту і посадки ПС на аеродромі та смуги повітряних підходів;

3) орання сільськогосподарських полів навколо аеродрому в нічний час;

4) заборона випасу худоби навколо аеродрому з метою уникнення приваблення великих зграй дрібних птахів.

6. Заходи з ліквідації або зниження впливу умов для концентрації птахів на території аеродрому виконують відповідні частини (підрозділи) аеродромно-технічного забезпечення.

7. Контроль за виконанням заходів із ліквідації або зниження впливу умов для концентрації птахів поза територією аеродрому в межах 15 км від КТА (приаеродромна територія) забезпечують старші авіаційні начальники аеродромів (командири авіаційних частин) (в авіаційних комендатурах – начальники комендатур) у межах своїх повноважень згідно з чинним законодавством шляхом співпраці з іншими державними органами, органами місцевого самоврядування і місцевими землевласниками.

V. Організація та виконання орнітологічних спостережень

1. Візуальні орнітологічні спостереження

1. На аеродромах (полігонах) з метою оперативної оцінки орнітологічної обстановки організовуються та виконуються візуальні орнітологічні спостереження, які є основним джерелом інформації про чисельність, видовий склад, характер поведінки та співвідношення місцевих та мігруючих птахів у районі аеродрому (полігона).

2. Головним завданням візуальних спостережень, особливо в період польотів, є своєчасне виявлення ускладнення орнітологічної обстановки, пов'язане з появою скупчень (зграй) птахів, які загрожують БЗП.

3. Під час візуальних орнітологічних спостережень ведеться огляд видимої частини небосхилу та навколишньої території (особливо поблизу ЗПС та по курсах зльоту і посадки ПС на аеродромах).

4. Візуальні орнітологічні спостереження на аеродромі поділяються на:

1) регулярні (постійні) орнітологічні спостереження, які виконуються аеродромним метеорологічним органом (підрозділом) разом (паралельно) з метеорологічними спостереженнями на аеродромі у світлий час доби незалежно від виконання польотів;

2) епізодичні (оперативні) орнітологічні спостереження, які виконуються під час польотів КрП на аеродромі з командно-диспетчерського пункту (далі – КДП) (стартового командного пункту (далі – СКП)), а також з метою своєчасного попередження КрП на аеродромі про ускладнення орнітологічної обстановки під час польотів помічником КрП на аеродромі, інженером-метеорологом (синоптиком) на польотах, спостерігачем за ПС, що заходять на посадку, обслугами БПРМ і ДПРМ, а також персоналом постів команди оточення. На БПРМ і ДПРМ також проводяться орнітологічні спостереження на вимогу КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску

ПС) при відсутності польотів на аеродромі (наприклад, при забезпеченні перелітаючих екіпажів ПС, під час сезонної міграції птахів тощо). Порядок проведення візуальних орнітологічних спостережень персоналом постів команди оточення визначається (уточнюється) КрП на аеродромі;

3) епізодичні орнітологічні спостереження у темний час доби, які виконуються лише за сприятливих умов (наприклад, за умови малохмарного неба та видимості силуетів птахів на фоні місячного диска або у променях прожекторів) аеродромним метеорологічним органом (підрозділом) разом з метеорологічними спостереженнями на аеродромі. Непряме уявлення про польоти птахів у темний час доби, особливо в період міграції, отримують за їх криками;

4) спеціальні орнітологічні спостереження, які виконуються в період орнітологічного обстеження аеродромним метеорологічним органом (підрозділом) та обслугою БПРМ і ДПРМ (у разі відсутності польотів) протягом 2 годин після світанку, 1 години опівдні і 2 годин до заходу сонця.

5. Для кожного спостерігача за птахами для візуальних орнітологічних спостережень з урахуванням можливості виявлення (без застосування оптичних приладів) поодиноких птахів середнього розміру (ворона, грак, голуб, чайка тощо) або малої зграї дрібних птахів (горобців, ластівок, стрижив тощо) встановлюються такі зони відповідальності:

1) для спостерігачів аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) та КрП (чергового по прийому і випуску ПС) на аеродромі з КДП (СКП) на відстані від місця спостереження – до 1,5–2,0 км;

2) для спостерігачів з числа обслуг БПРМ і ДПРМ, а також постів команди оточення – до 1,0–2,0 км.

6. Сукупно зони відповідальності для візуальних спостережень за птахами на аеродромі забезпечують спостереження за птахами в районі ЗПС, прилеглої до неї частини, на курсах зльоту і посадки ПС та відображаються на схемі зон відповідальності для спостережень за птахами на аеродромі (далі – Схема зон відповідальності) (додаток 7), яка підписується головою ПОК та затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому (командиром авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальником комендатури). Схема зон відповідальності зберігається на КДП (СКП) у КрП на аеродромі, на БПРМ і ДПРМ, в аеродромному метеорологічному органі (підрозділі) та на робочих місцях під час забезпечення польотів тих посадових осіб, персонал яких задіяний в орнітологічних спостереженнях, включається в інструкцію з організації та здійснення орнітологічного забезпечення польотів на аеродромі як додаток, а також вноситься в ІВП.

7. Під час візуальних орнітологічних спостережень визначаються: кількість, вид або розмір птахів, висота і напрямок польотів, а також характер польотів. У зоні відповідальності спостерігача особлива увага надається огляду місць навколо ЗПС та на курсах зльоту і посадки ПС, а також імовірної концентрації птахів біля водойм, на лісових галявинах, групах дерев, чагарниках тощо.

8. Під час візуальних орнітологічних спостережень визначається кількість птахів шляхом підрахунку загальної чисельності виявлених птахів в зоні відповідальності спостерігача, яку за потреби округляють до десятків, сотень або тисяч незалежно від виду і розміру птахів, та літали вони чи сиділи. Для підрахунку птахів у великій зграї спочатку підраховують птахів у будь-якій окремій її частині з подальшою інтеграцією визначеної чисельності на всю зграю. Так само підраховують і великі скупчення птахів, що сидять.

9. Спостерігачі повинні знати та визначати основні види місцевих (осілих), кочуючих та мігруючих птахів у районі аеродрому за їх зовнішнім виглядом з урахуванням розміру, кольору та поведінки. Якщо відстань не дозволяє якісно провести ідентифікацію птахів, визначення виконується за схожими ознаками найбільш поширених відомих видів птахів або замість видової характеристики птахів визначається їх приблизний розмір:

1) дрібні (у тому числі дуже дрібні) – за розміром горобця, шпака та менші;

2) середні – за розміром голуба, яструба, грака, ворони, чайки тощо;

3) великі (у тому числі дуже великі) – за розміром гусака, лелеки та більші.

10. Висота польоту птахів визначається відносно відомої висоти нижньої межі хмар або місцевих орієнтирів із приблизною точністю до десятків метрів.

Слід враховувати, що спостерігач зазвичай не може бачити поодиноких дрібних птахів на висоті (відстані) 200–300 метрів та більше, середніх птахів – більше 1000 метрів, великих птахів – більше 2000 метрів.

11. Напрямок польоту птахів визначається зазвичай тільки під час перельотів зграй і за нього приймається той напрямок, куди летять птахи. Напрямок визначається у десятках градусів меридіана (кутових градусах 0–360°, кратних 10°) або за восьмирумбовою шкалою за напрямками сторін світу відносно аеродрому (північний, північно-східний, східний, південно-східний, південний, південно-західний, західний, північно-західний) за найбільшою кількістю птахів, які пролетіли під час спостереження.

12. За характером польоти птахів поділяються на хаотичні польоти, польоти місцевих птахів, міграцію птахів, польоти ширяючих птахів, польоти молодняку птахів.

13. Результати візуальних орнітологічних спостережень фіксуються в спеціальних журналах спостережень за птахами:

1) в аеродромному метеорологічному органі (підрозділі) незалежно від польотів – після проведення метеорологічних спостережень та передачі метеорологічних зведень – в журналі спостережень за птахами на аеродромі (далі – Журнал спостережень на аеродромі) (додаток 8);

2) обслугою БПРМ та ДПРМ – під час польотів на початку кожної години або на вимогу КрП на аеродромі (чергового по прийому і випуску ПС) – в журналі спостережень за птахами на БПРМ (ДПРМ) (далі – Журнал спостережень на БПРМ (ДПРМ)) (додаток 9).

14. Результати орнітологічних спостережень надаються у визначені метеорологічні (гідрометеорологічні) органи (підрозділи) або за запитом.

15. Візуальні спостереження за фактичною орнітологічною обстановкою під час виконання польотів на ПЗПМ покладаються на КрП.

2. Аеровізуальні орнітологічні спостереження

1. Аеровізуальні орнітологічні спостереження (спостереження за птахами з борту ПС у польоті) мають особливості внаслідок незвичного положення спостерігача та високої швидкості ПС, з якого ведуться спостереження, зокрема:

1) більш інформативними є результати спостережень на висотах до 800–1000 метрів при швидкостях ПС не більше 400 км/год;

2) зграї птахів та окремі великі птахи добре виявляються у випадках, коли їх політ відбувається приблизно на одній висоті з ПС або дещо вище;

3) добре виявляються птахи, які здійснюють зліт з водної поверхні, за пінистим слідом, що залишається за ними;

4) птахи, які летять над земною (водною) поверхнею, виявляються складно, тому що вони зазвичай непомітні на тлі.

2. Аеровізуальні орнітологічні спостереження поділяються на:

1) спостереження, які здійснюються екіпажами ПС під час повітряної розвідки та дорозвідки погоди або іншими екіпажами ПС, які знаходяться в повітрі;

2) спеціальні аеровізуальні орнітологічні спостереження.

3. Аеровізуальні спостереження за птахами виконують підготовлені льотні екіпажі ПС, які пройшли збори екіпажів-розвідників погоди та засвоїли програму спеціальної підготовки щодо спостережень за птахами в повітрі.

Якщо на думку інших екіпажів ПС, що знаходяться в повітрі, орнітологічна обстановка ускладнюється та загрожує безпеці польотів, вони інформують про це відповідний орган УПР, під управлінням якого знаходяться ПС.

4. Аеровізуальні спостереження за птахами під час повітряної розвідки

погоди виконуються в світлий час доби по установлених маршрутах з урахуванням як орнітологічної обстановки, так і метеорологічних умов.

5. Під час аеровізуальних орнітологічних спостережень командир екіпажу-розвідника погоди визначає та доповідає по радіо про:

- 1) наявність птахів по курсу зльоту, на колі польотів, маршруті (у районі полігона) та на посадковому курсі;
- 2) кількість, особливості їх концентрації (поодинокі або зграї);
- 3) розмір птахів (дрібні, середні, великі) та за можливості їх видовий склад;
- 4) місця скупчень птахів та приблизна кількість птахів у скупченнях;
- 5) характер переміщення птахів;
- 6) висоти та за можливості напрямки польотів птахів, особливо великих зграй.

6. Після посадки командир екіпажу-розвідника погоди доповідає про:

- 1) загальний характер орнітологічної обстановки в районі аеродрому та на маршруті (у зонах) польоту;
- 2) райони (місця) скупчень птахів, які можуть загрожувати БзП, характер, висоту і напрямок перельотів птахів;
- 3) наявність птахів та характер їх польотів на курсах зльоту та посадки

ПС;

4) попередню оцінку імовірного впливу орнітологічної обстановки на виконання польотних завдань та БзП.

7. Дані повітряної розвідки орнітологічної обстановки є основою для прийняття рішення на проведення заходів із забезпечення БзП в орнітологічному відношенні.

8. Екіпажі ПС, які виконують під час польотів дорозвідки погоди, уточнюють також орнітологічну обстановку та доповідають про неї по радіо в установленому порядку.

9. Доповідь екіпажами ПС результатів аеровізуальних орнітологічних спостережень здійснюється відразу після доповіді про метеорологічні умови або в невідкладних випадках – негайно.

10. Спеціальні аеровізуальні орнітологічні спостереження здійснюються для найбільш складних в орнітологічному відношенні аеродромів на спеціально виділеному транспортному літаку, вертольоті (малошвидкісному ПС) зазвичай у простих метеорологічних умовах. Спеціальні аеровізуальні орнітологічні спостереження можуть виконуватися на ПС, які здійснюють обліт радіотехнічних засобів аеродрому.

11. Для проведення спеціальних аеровізуальних орнітологічних спостережень можливе залучення як спостерігача спеціаліста–орнітолога або досвідченого та підготовленого інженера-метеоролога (синоптика).

12. Під час спеціальних аеровізуальних орнітологічних спостережень визначаються:

- 1) видовий склад птахів;
- 2) характер польотів птахів;
- 3) місця скупчень і кількість птахів у скупченнях, їх переміщення;
- 4) висота, напрямок та приблизна швидкість польотів птахів.

13. Результати спеціальних орнітологічних аеровізуальних спостережень аналізуються та доповідаються старшому авіаційному начальнику аеродрому (командиру авіаційної частини), за встановленою формою складається орнітологічне зведення, яке надсилається за визначеними адресами або за запитами.

14. В орнітологічному зведенні про результати спеціальних орнітологічних аеровізуальних спостережень вказуються:

- 1) місце, дата та час спеціальних орнітологічних аеровізуальних спостережень;
- 2) райони обльоту;
- 3) дані фактичних спостережень за птахами;
- 4) очікувана зміна орнітологічної обстановки (ускладнення, без змін, спрощення);
- 5) пропозиції (обмеження польотів за висотою, районами, часом доби, типами ПС тощо).

15. Результати спеціальних аеровізуальних орнітологічних спостережень доповнюють результати орнітологічних обстежень наземним способом (якщо такі обстеження проводяться).

16. Залежно від періоду річної (сезонної) активності птахів аеровізуальні орнітологічні спостереження мають особливості, які слід враховувати під час організації та виконання таких заходів:

1) у зимовий період – встановлюються висоти та маршрути кочових польотів птахів до місця харчування та ночівлі, кількість і вид птахів;

2) у весняний період – встановлюються шляхи, висоти та періоди прольоту різних видів перелітних птахів під час міграції, місця їх відпочинку та харчування, а також характер поведінки та польотів місцевих птахів, райони гніздування та умови, що приваблюють птахів на аеродром;

3) у ранній літній період – встановлюються місця гніздування, вид та кількість птахів, висоти та маршрути польотів птахів на харчування та відпочинок;

4) у пізній літний період – встановлюються висоти та маршрути кочових польотів птахів до місць харчування та ночівлі, кількість та вид птахів, характер польотів молодняку птахів, водоплавних птахів під час линяння, особливості початку міграції теплолюбних птахів;

5) в осінній період – уточнюються місця скупчення перелітних птахів та пролітні шляхи їх міграції (міграційні шляхи), періоди і висоти прольоту, кількість і вид птахів, місця їх харчування та ночівлі.

3. Радіолокаційні орнітологічні спостереження

1. Радіолокаційні орнітологічні спостереження (далі – РОС) дозволяють виявляти скупчення птахів у повітрі та визначати висоти, напрямки і швидкість їх польоту, особливо в період міграції зграй перелітних птахів, у простих та складних метеорологічних умовах незалежно від часу доби на значній території навкруги аеродрому.

2. Виходячи з технічних можливостей РЛЗ та встановлених зон відповідальності для орнітологічних спостережень, РОС виконуються за допомогою відповідних РЛЗ, які використовуються для забезпечення польотів (штатних РЛС аеродрому, метеорологічних радіолокаторів (далі – МРЛ) тощо) і проводяться черговою обслугою КП (керівником дальньої зони (далі – КрДЗ), офіцером бойового управління (далі – ОБУ)), операторами РЛС, керівником ближньої зони (далі – КрБЗ), керівником зони посадки (далі – КрЗП), а також обслугою МРЛ.

3. Для кожного РЛЗ аеродрому визначається (встановлюється) та вказується на Схемі зон відповідальності конкретна зона (сектор) спостережень за птахами.

4. З урахуванням технічних можливостей РЛЗ встановлюються такі зони відповідальності:

1) для РЛС виявлення та наведення – кругова зона радіусом від 30 до 70 км;

2) для диспетчерського локатора – кругова зона радіусом від 15 до 40 км;

3) для посадкового локатора – сектор в 30° та на віддаленні від 1 до 15 км в напрямку посадкового та злітного курсів;

4) для МРЛ – кругова зона радіусом від 5–10 до 50–200 км.

5. Радіолокаційні спостереження за птахами проводяться на аеродромі одночасно з радіолокаційною розвідкою погоди (далі – РРП) за 1 годину та за 20–25 хвилин до початку повітряної розвідки погоди (далі – ПРП), за 30 хвилин до початку польотів, під час польотів – за вказівкою КрП на аеродромі (полігоні) залежно від складності орнітологічної обстановки.

У період міграції птахів з метою якісного орнітологічного забезпечення польотів РОС проводиться за вказівкою командира (начальника) авіаційної частини (старшого авіаційного начальника аеродрому) також у ніч, що передує запланованим нічним польотам.

6. За відсутності польотів РОС проводяться за пропозицією чергового інженера-метеоролога (синоптика) з дозволу старшого авіаційного начальника аеродрому (командира (начальника) авіаційної частини, в авіаційній комендатурі – начальника комендатури) та у строки, установлені Інструкцією з орнітологічного забезпечення.

7. Результати РОС фіксуються в спеціальному журналі радіолокаційних спостережень за птахами (додаток 10), доповідаються КрП на аеродромі (полігоні) (черговому по прийому і випуску ПС) та передаються (терміново) до відповідного аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) для їх оцінки та узагальнення (із записом у Журналі спостережень на аеродромі).

8. РОС полягають у визначенні кількості, інтенсивності та розміру відміток (ехо-сигналів) від птахів, висоти, швидкості та напрямку їх

зміщення на екранах відповідних РЛЗ. У період польотів відмітки від птахів на екранах РЛЗ фіксуються засобами об'єктивного контролю (фотографуються) згідно з Правилами об'єктивного контролю в державній авіації України, затвердженими наказом Міністерства оборони України від 03 грудня 2014 року № 860, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2014 року за № 1622/26399.

9. Відмітки від птахів на екранах РЛЗ різноманітні та залежать від конкретної орнітологічної обстановки. Методику розпізнавання птахів на екранах РЛЗ під час РОС наведено в додатку 11 до цих Правил.

10. Результати РОС, які отримуються від посадових осіб, задіяних у їх виконанні, узагальнюються та наносяться інженером-метеорологом (синоптиком) або начальником аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) (метеорологічного підрозділу полігона) на спеціальні бланки, планшети або виводяться на дисплеї для надання пропозицій КрП на аеродромі (полігоні) (черговому по прийому і випуску ПС) та (або) командирі (начальнику) авіаційної частини (старшому авіаційному начальнику аеродрому) та передачі у відповідні метеорологічні органи (підрозділи) вищого рівня або за запитом.

Дані РОС в узагальненому вигляді та пропозиції записуються в стартовому (робочому) журналі інженера-метеоролога (синоптика).

VI. Аналіз та оцінка орнітологічної обстановки під час організації та проведення польотів

1. Порядок оцінки орнітологічної обстановки

1. Аналіз орнітологічної обстановки в районі аеродрому (полігона) і на маршрутах (у зонах) польотів включає збір і узагальнення даних

орнітологічних спостережень (кількість, видовий склад, характер і висоти польотів птахів тощо) з урахуванням за потреби даних, отриманих під час орнітологічних обстежень аеродромів, та інших довідкових джерел. При цьому використовуються всі можливі джерела отримання такої інформації не тільки власного, але й інших аеродромів (полігонів), у тому числі й аеродромів цивільної авіації, а також довідкова література.

2. Оцінка орнітологічної обстановки передбачає визначення фактичної чисельності, видового складу, розподілу і характеру поведінки птахів протягом визначеного періоду на конкретній території, їх можливі зміни та ступінь впливу на виконання польотів.

3. Оцінку орнітологічної обстановки здійснює командир (начальник) авіаційної частини та КрП на аеродромі (полігоні) разом із начальником метеорологічної служби (черговим інженером-метеорологом (синоптиком)) авіаційної частини (полігона).

Об'єктивна оцінка орнітологічної обстановки, її урахування під час прийняття рішення і проведення польотів є важливою умовою забезпечення БзП в орнітологічному відношенні.

4. Узагальнені дані для оцінки орнітологічної обстановки готуються та доповідаються начальником метеорологічної служби (черговим інженером-метеорологом (синоптиком)). Доповідь повинна бути короткою, чіткою і містити фактичні відомості про видовий склад (розмір), кількість і особливості поведінки та польотів птахів, а також відповідний прогноз орнітологічної обстановки.

5. Орнітологічна обстановка доводиться начальником метеорологічної служби (черговим інженером-метеорологом (синоптиком)) після доповіді метеорологічної обстановки, а за потреби невідкладно:

1) командуванню авіаційної частини, льотному складу, ГрКП та посадовим особам частин (підрозділів), які залучаються до забезпечення польотів під час попередньої та передпольотної підготовки;

2) КрП на аеродромі (полігоні) та командирів (начальників) авіаційної частини під час польотів у разі ускладнення орнітологічної обстановки;

3) екіпажам ПС, які виконують перельоти (позааеродромні польоти), під час метеорологічних інструктажів (консультацій).

6. Оцінка орнітологічної обстановки командирами (начальниками) авіаційних частин і КрП на аеродромі (полігоні) виконується в установленому порядку.

7. Під час планування і прийняття рішення на проведення польотів заслуховується доповідь начальника метеорологічної служби (інженера-метеоролога (синоптика)) про фактичну і очікувану орнітологічну обстановку на час майбутніх польотів, оцінюється її можливий вплив на виконання запланованих завдань, визначаються обсяг і порядок надання інформації про орнітологічну обстановку, необхідної для забезпечення БзП, визначаються заходи щодо запобігання зіткненням ПС із птахами і особи, відповідальні за проведення таких заходів.

8. У період попередньої підготовки аналізується така інформація:

1) результати фактичних даних орнітологічних спостережень про видовий склад, кількість, висоту польотів і поведінку птахів на своєму і запасних аеродромах (полігонах), а за наявності відповідних фактичних даних – і в районі і (або) на маршрутах (у зонах) майбутніх польотів;

2) дані багаторічних орнітологічних характеристик для цього сезону або місяця;

3) прогнози (консультації) щодо орнітологічної обстановки, отримані від відповідних метеорологічних органів (підрозділів) вищого рівня або за запитами;

4) попередній прогноз орнітологічної обстановки на період запланованих польотів.

9. Під час оцінки орнітологічної обстановки в період попередньої підготовки в першу чергу увага приділяється з'ясуванню:

1) районів інтенсивних польотів птахів і місць їх масових скупчень;

2) видового складу, чисельності і висоти польотів птахів;

3) характеру польотів птахів (місцеві, міграційні, польоти поодиноких ширяючих птахів, зграй тощо);

4) імовірності різкої зміни орнітологічної обстановки в період польотів і особливостей її впливу на безпеку польотів.

10. За результатами оцінки орнітологічної обстановки в період попередньої підготовки уточнюються заходи і ставляться завдання посадовим особам щодо орнітологічного забезпечення польотів, за потреби проводиться контрольне опитування льотного складу щодо з'ясування орнітологічної обстановки та дій при її ускладненні.

11. У період передпольотної підготовки після проведення повітряної і радіолокаційної розвідки погоди і орнітологічної обстановки на передпольотних вказівках заслуховуються доповіді командира екіпажу-розвідника погоди і начальника метеорологічної служби (інженера-метеоролога (синоптика)) про фактичну і очікувану на період польотів орнітологічну обстановку.

12. На передпольотних вказівках після доповідей командира екіпажу-розвідника погоди і начальника метеорологічної служби (інженера-метеоролога (синоптика)) про орнітологічну обстановку командир (начальник) авіаційної частини (КрП на аеродромі (полігоні)) доводить до керівного і льотного складу:

1) висновки про відповідність фактичної і очікуваної орнітологічної обстановки характеру запланованих польотів, а в разі загрози безпеці польотів – рішення про обмеження, перенесення або відміну польотів;

2) вказівки про порядок дій екіпажів у разі ускладнення орнітологічної обстановки;

3) завдання посадових осіб щодо розподілу сил, засобів і проведення заходів щодо відлякування птахів на аеродромі (полігоні).

13. У період польотів КрП на аеродромі (полігоні) (командиру (начальнику) авіаційної частини) необхідно знати орнітологічну обстановку, виконувати дії щодо запобігання зіткненням ПС із птахами і доводити до екіпажів ПС, що знаходяться в повітрі, наявну інформацію про птахонебезпечні райони (місця), висоти і напрямки польотів птахів. З цією метою здійснюється збір відомостей про орнітологічну обстановку:

1) від екіпажів, які виконують дорозвідки погоди та орнітологічної обстановки, та інших екіпажів ПС, які знаходяться в повітрі;

2) від операторів РЛС і спостерігачів, які виконують радіолокаційні та візуальні спостереження на аеродромі (полігоні);

3) від запасних і найближчих аеродромів (полігонів);

4) від метеорологічних органів (підрозділів) вищого рівня.

14. Під час визначення ускладнення орнітологічної обстановки, що найчастіше спостерігається в періоди міграцій і масового вильоту молодняку птахів, КрП на аеродромі (полігоні) з метою запобігання зіткненню ПС із птахами слід:

1) дати вказівки екіпажам ПС про підвищення обачності в польоті і включення фар (бортових вогнів) ПС, особливо під час зльоту та посадки;

2) організувати активне комплексне використання засобів відлякування птахів на аеродромі;

3) дати вказівку про проведення прискорених і більш ретельних візуальних і радіолокаційних спостережень за птахами (за потреби – про виділення спеціальних постів для візуальних спостережень);

4) спільно з начальником метеорологічної служби (інженером-метеорологом (синоптиком)) провести аналіз і оцінку нових отриманих даних, з'ясувати причини і характер ускладнення орнітологічної обстановки, установити райони і висоти, на які це ускладнення поширюється;

5) прийняти рішення щодо обмеження польотів, а за потреби – і про їх припинення.

2. Прогноз орнітологічної обстановки

1. Прогноз орнітологічної обстановки зазвичай відповідає місцю і часу відповідного прогнозу погоди або складається окремо, доповідається (надається) разом з прогнозом погоди або окремо.

2. Прогноз орнітологічної обстановки включає очікувані:

- 1) характер польотів птахів;
- 2) види (розміри) птахів;
- 3) висоти польотів птахів;
- 4) напрямки польотів птахів (куди летять) – для зграй;
- 5) місця (райони, маршрути) концентрації птахів;
- 6) час доби найбільш активних польотів.

3. Аеродромний метеорологічний орган (підрозділ) (метеорологічний підрозділ полігона) складає прогнози орнітологічної обстановки в районі аеродрому (полігона) та на маршрутах (у зонах) польотів із завчасністю не більше 36 годин, а метеорологічний орган (підрозділ) вищого рівня – по території базування в зоні своєї відповідальності із завчасністю до 72 годин з урахуванням особливостей видового складу птахів у різних районах території базування.

4. Основою для розроблення прогнозу орнітологічної обстановки є узагальнені дані орнітологічних спостережень за останню добу. Якщо на період дії прогнозу суттєвих змін метеорологічних умов та гідрологічного режиму (за наявності даних) у районі аеродрому (полігона) та на маршрутах (у зонах) польотів (по території базування) не очікується, прогнозується така сама орнітологічна обстановка, яка спостерігалася за останню добу (інерційний прогноз).

У разі коли на період дії прогнозу очікується зміна умов навколишнього середовища, вносяться відповідні уточнення з урахуванням залежності інтенсивності польотів птахів від метеорологічних умов, а за наявності даних – і гідрологічних умов.

5. Узагальнені основні зв'язки річної активності птахів із метеорологічними та гідрологічними умовами наведені в додатку 12 до цих Правил. Для будь-якого конкретного аеродрому ці дані уточнюються за даними місцевих спостережень за птахами, метеорологічними умовами та гідрологічним режимом (за наявності даних).

6. Найбільш складними для прогнозування орнітологічної обстановки є періоди сезонних міграцій птахів та масового вильоту молодняку птахів, які визначаються найбільшою напруженістю щодо безпеки польотів і динамічністю, залежать від видового складу птахів, характеру їх польотів, висоти та добової активності перельотів і розподілу місць скупчення птахів.

7. Метеорологічні органи (підрозділи) вищого рівня під час складання прогнозів орнітологічних умов із завчасністю до 72 годин, особливо в періоди міграції птахів, ураховують відповідні прогнози погоди, середні багаторічні строки найбільш масового прольоту (“хвилі міграції”) птахів над територією базування, а також строки зміни гідрологічного режиму (за наявності даних).

8. При стабільних погодних умовах масовий проліт мігруючих птахів очікується, якщо на заданий період прогнозу припадають дати (згідно з багаторічними даними) проходження “хвиль міграції” відповідних видів птахів.

У випадках очікування різкої зміни погодних умов у прогноз орнітологічної обстановки на цей період вносяться відповідні корективи по часу “хвиль міграції” птахів у той або інший бік.

На міграцію птахів також впливають зміни гідрологічних умов.

9. У разі отримання прогнозів (попереджень) про ускладнення орнітологічної обстановки черговий інженер-метеоролог (синоптик) (начальник метеорологічної служби) аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) (метеорологічного підрозділу на полігоні) доповідає його зміст старшому авіаційному начальнику аеродрому (командиру (начальнику) авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – командиру комендатури, на полігоні – начальнику полігона), КрП на аеродромі (полігоні) (черговому по прийому і випуску ПС), оперативному черговому КП та черговому авіаційному диспетчеру.

10. Прогнози орнітологічної обстановки, які складаються аеродромним метеорологічним органом (підрозділом) (метеорологічним підрозділом на полігоні), записуються в робочому журналі чергового інженера-метеоролога (сінюптика), а прогнози орнітологічної обстановки, які розробляються на період польотів (перельотів) або повітряної розвідки погоди, – у визначених місцях відповідних метеорологічних бюлетенів на період польотів (перельотів) або повітряної розвідки погоди.

11. Під час польотів у стартовому журналі інженером-метеорологом (сінюптиком) (начальником метеорологічного служби) аеродромного

метеорологічного органу (підрозділу) (метеорологічного підрозділу на полігоні) в узагальненому вигляді записуються надані на період польотів прогнози (за потреби – уточнення прогнозів) орнітологічної обстановки, усі надані ним пропозиції, а також консультації про орнітологічну обстановку, отримані від метеорологічних органів (підрозділів) вищого рівня.

3. Сезонні карти-схеми орнітологічної обстановки та схема річної і добової активності птахів

1. Для наочності і зручності під час оцінки, надання прогнозу та доповідей орнітологічної обстановки в кожному аеродромному метеорологічному органі (підрозділі) використовуються відповідні сезонні карти-схеми орнітологічної обстановки у районі аеродрому (далі – карти-схеми) та узагальнена схема річної (сезонної) і добової активності птахів у районі аеродрому (далі – схема річної і добової активності птахів), які розробляються на основі узагальнення даних після не менш як дворічного періоду регулярних орнітологічних спостережень на аеродромі та в районі польотів, у тому числі за результатами орнітологічних обстежень.

2. Карти-схеми розробляються для основних періодів річної (сезонної) активності птахів:

- 1) зимового;
- 2) весняного;
- 3) раннього літнього;
- 4) пізнього літнього;
- 5) осіннього.

3. На карті-схемі відображається район аеродрому із використанням змінних масштабів. За допомогою визначених умовних позначень та

символів наочно відображаються:

1) ЗПС, БПРМ, ДПРМ та за потреби інші елементи та об'єкти аеродрому;

2) периферійні частини району аеродрому із використанням меншого масштабу: основні водойми, ліси, болота, поля сільськогосподарського призначення та інші об'єкти, які приваблюють птахів;

3) особливості орнітофауни, обумовлені особливостями ландшафту, умовами харчування, наявністю озер, річок тощо (основні місця масових гніздівель та харчування небезпечних для ПС птахів; розподіл маршрутів регулярних польотів місцевих птахів з місць гніздівель (відпочинку, ночівлі) до місць харчування та у зворотному напрямку; основні маршрути перельотів мігруючих птахів (за потреби); переважні висоти польотів та перельотів птахів);

4) основні маршрути, зони польотів (пілотажні зони) ПС, полігони, майданчики десантування (приземлення) тощо в районі аеродрому.

4. Місця скупчення та польотів небезпечних для польотів ПС видів птахів на карті-схемі акуратно та чітко підписуються чорним кольором. Поруч цифрами чорного кольору вказуються переважні висоти (у метрах) польотів цих птахів. Від місць скупчення птахів (місця гніздівель, відпочинку, ночівлі) в напрямку переважних перельотів (наприклад, до місць харчування) проводяться стрілки червоного кольору. Основні маршрути перельотів мігруючих птахів позначаються більш товстими коричневими стрілками.

Райони з найбільш імовірною складною орнітологічною обстановкою обводяться та позначаються помаранчевим кольором та цифрою (за

потреби – з літерою) чорного кольору у колі, яка відповідає найвищій категорії небезпеки птахів.

5. Карти-схеми та схема річної і добової активності птахів для зручності використання оформлюються на папері формату А4 (21×30 см) або А3 (30×42 см). За потреби під час оформлення карт-схем дозволяється використовувати бланки фізико-географічних карт або відповідні карти в цифровому вигляді.

6. На карті-схемі для кожного з періодів річної активності птахів, крім загальних, відмічаються властиві такому періоду особливості. Залежність польотів птахів від впливу факторів навколишнього середовища (метеорологічних та гідрологічних умов), яка наводиться у вигляді таблиці, а також загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки для кожного сезону відображаються в нижній частині відповідної карти-схеми.

7. На карті-схемі для весняного періоду відображаються такі дані:

- 1) основні шляхи, висоти та строки прольоту різних мігруючих птахів;
- 2) строки проходження хвиль міграції птахів;
- 3) місця (райони) харчування, ночівлі та інших скупчень птахів;
- 4) маршрути та висоти польотів окремих груп та зграй місцевих птахів або птахів, які кочують;
- 5) видовий склад найбільш поширених птахів;
- 6) залежність польотів птахів від факторів навколишнього середовища

(метеорологічних та гідрологічних умов);

7) загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки сезону.

8. На карті-схемі для зимового періоду відображаються такі дані:

1) місця (райони) харчування, ночівлі та інших скупчень птахів;

2) маршрути та висоти польотів окремих груп та зграй місцевих птахів або птахів, які кочують;

3) видовий склад найбільш поширених птахів;

4) залежність польотів птахів від факторів навколишнього середовища (метеорологічних та гідрологічних умов);

5) загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки сезону.

9. На карті-схемі для раннього літнього періоду відображаються такі дані:

1) місця (райони) гніздівлі птахів, строки початку та закінчення гніздівлі, інші місця скупчення птахів (харчування, ночівлі тощо);

2) маршрути та висоти польотів окремих груп та зграй птахів, у тому числі водоплавних та коловодних видів птахів;

3) видовий склад найбільш поширених птахів, у тому числі водоплавних та коловодних видів птахів;

4) залежність польотів птахів від факторів навколишнього середовища (метеорологічних умов);

5) загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки сезону.

10. На карті-схемі для пізнього літнього періоду відображаються такі дані:

1) місця (райони) скупчення птахів, у тому числі перед початком міграції, а також строки початку польотів молодняку птахів;

2) маршрути та висоти польотів окремих груп та зграй, у тому числі молодняку птахів;

3) видовий склад найбільш поширених птахів, у тому числі водоплавних та коловодних видів птахів;

4) залежність польотів птахів від факторів навколишнього середовища (метеорологічних умов);

5) загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки сезону.

11. На карті-схемі для осіннього періоду відображаються такі дані:

1) основні шляхи, висоти та строки прольоту різних мігруючих птахів;

2) строки проходження хвиль міграції птахів;

3) місця (райони) харчування, ночівлі та інших скупчень птахів;

4) маршрути та висоти польотів окремих груп та зграй місцевих птахів або птахів, які кочують;

5) видовий склад найбільш поширених птахів;

6) залежність польотів птахів від факторів навколишнього середовища (метеорологічних та гідрологічних умов);

7) загальні висновки з аналізу орнітологічної обстановки сезону.

12. Приклад сезонної карти-схеми орнітологічної обстановки (весняний період) наведено в додатку 13 до цих Правил. Аналогічно розробляються сезонні карти-схеми для інших періодів річної активності птахів.

13. Карти-схеми включаються як додатки в ІВП, в орнітологічний опис (довідку) аеродрому, ними також забезпечуються робочі місця для керівництва польотами на КДП (СКП).

14. Схема річної і добової активності птахів наочно відображає періоди року та періоди доби, коли відмічаються найбільш активні польоти птахів, отже виникає найбільший ризик зіткнення ПС із птахами. Приклад узагальненої схеми річної (сезонної) і добової активності птахів у районі аеродрому наведено в додатку 14 до цих Правил.

VII. Оповіщення екіпажів повітряних суден про орнітологічну обстановку

1. У разі виявлення на аеродромі та поблизу нього скупчень птахів та їх перельотів екіпажі ПС оповіщаються про орнітологічну обстановку:

1) перед вильотом – КрП на аеродромі (черговим по прийому і випуску ПС);

2) під час заходу на посадку – КрЗП;

3) на маршруті – органом УПР, під управлінням якого знаходиться ПС.

2. Екіпажі ПС оповіщаються про:

1) місця виявлення птахів;

2) приблизну кількість, висоту та напрямок польоту птахів (за можливості).

3. КрП на аеродромі (черговий по прийому і випуску ПС) у разі спостереження по курсу зльоту ПС перельотів птахів, які створюють ризик зіткнення ПС із ними, попереджає про це екіпаж(і) ПС та надає дозвіл на зліт екіпажу(ам) ПС тоді, коли по курсу зльоту ПС не буде небезпеки.

4. КрП на аеродромі (полігоні) (черговий по прийому і випуску ПС) на підставі відповідних доповідей та оперативної інформації про орнітологічну обстановку в районі аеродрому (полігона) приймає рішення про обмеження (припинення) польотів на аеродромі (полігоні) та подальше їх поновлення згідно з чинним законодавством.

5. КрП на майданчику цільового призначення (далі – майданчик) під час виконання польотів ПС та (або) посадки (зльоту) вертольоту(ів) оцінює орнітологічну обстановку в районі майданчика в межах візуальної видимості та стежить за її змінами. У разі ускладнення орнітологічної обстановки оповіщає екіпажі ПС, визначає можливість виконання ПС посадки (зльоту) за орнітологічними умовами та приймає рішення про обмеження (припинення)

польотів та подальше їх поновлення згідно з чинним законодавством.

VIII. Дії екіпажів повітряних суден у разі потрапляння в умови складної орнітологічної обстановки

1. У разі потрапляння в умови складної орнітологічної обстановки екіпажі ПС діють згідно з Правилами польотів державної авіації в повітряному просторі України, затвердженими наказом Міністерства оборони України від 09 грудня 2015 року № 700, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2015 року за № 1622/28067, та із цими Правилами.

2. Перед прийняттям рішення на зліт командир ПС враховує інформацію, яка йому надана КрП на аеродромі (майданчику) (черговим по прийому і випуску ПС), про орнітологічну обстановку в районі аеродрому (майданчика).

3. Безпосередньо перед зльотом після отримання інформації від КрП на аеродромі (майданчику) (чергового по прийому і випуску ПС) про орнітологічну обстановку командир ПС оцінює можливість виконання зльоту. Зліт у таких випадках виконується з увімкненими фарами.

4. Під час польоту по маршруту у разі виявлення скупчення птахів командир екіпажу ПС обходить їх стороною або пролітає над ними, утримується від прольоту під ними, зважаючи на те, що в разі виникнення небезпеки птахи зазвичай летять донизу.

Командир екіпажу ПС має бути особливо уважним під час зустрічі в повітрі з великими птахами. У такому разі командир екіпажу ПС виконує дії із запобігання зближенню з ними та доповідає про це органу УПР, під управлінням якого знаходиться ПС.

5. За неможливості уникнути зони складної орнітологічної обстановки командир ПС приймає рішення про повернення на аеродром вильоту або виконання посадки на найближчому запасному аеродромі (злітно-посадковому майданчику). У такому разі командир екіпажу доповідає про своє рішення органу УПР, під управлінням якого знаходиться ПС.

6. У районі аеродрому (майданчика) посадки у разі отримання інформації від КрП на аеродромі (майданчику) (чергового по прийому і випуску ПС) про складну орнітологічну обстановку або в разі візуального спостереження птахів, які створюють ризик зіткнення ПС із ними, командир екіпажу ПС:

- 1) посилює обачність у напрямку польоту;
- 2) використовує посадкові (руліжні) фари, бортові пробліскові вогні (якщо вони не були ввімкнені раніше);
- 3) вмикає бортову РЛС на випромінювання (якщо це передбачено керівництвом з льотної експлуатації (інструкцією екіпажу) ПС);
- 4) посилює контроль за параметрами роботи двигуна (двигунів);
- 5) за потреби приймає рішення про відхід на друге коло.

7. Під час виконання польотів на гранично малих висотах у разі прольоту над місцями можливого скупчення птахів на землі та (або) воді командир екіпажу ПС приймає рішення щодо підвищення висоти польоту для зменшення ризику зіткнення ПС із птахами.

8. Екіпаж ПС, який знаходиться в повітрі, у разі виявлення великих птахів та зграй птахів, які становлять небезпеку для польотів, терміново повідомляє по радіо цю інформацію органу УПР, під управлінням якого знаходиться ПС.

IX. Відлякування птахів на аеродромі

1. Загальні вимоги

1. Відлякування птахів є ефективним методом зменшення концентрації птахів на аеродромі та попередження зіткнень ПС із птахами. Найбільш ефективного результату відлякування птахів досягає в разі комплексного його використання разом із ліквідацією або зниженням впливу умов, які приваблюють птахів на аеродром, особливо щодо усунення їх джерел харчування.

2. На аеродромах для відлякування птахів застосовуються різноманітні засоби та устаткування (обладнання, яке транслює записи тривожних криків птахів (біоакустичні установки), ракетниці для стрільби сигнальними ракетами, газові гармати, тріскачки, дзеркальні кулі, сітки, опудала, стрічки, прапорці, макети хижих птахів, сирени, піротехнічні патрони тощо, які належать до засобів відлякування птахів: біоакустичних, акустичних, механічних, піротехнічних тощо). Ефективність основних сучасних засобів відлякування птахів наведена в додатку 15 до цих Правил.

3. Вибір засобів відлякування птахів здійснюється на кожному аеродромі, виходячи з місцевих особливостей орнітологічної обстановки та оцінки результатів орнітологічного забезпечення за рік. При цьому враховується таке:

1) постійне або дуже часте використання будь-якого засобу відлякування птахів із часом знижує його відлякуючий ефект унаслідок звикання місцевих птахів до нього;

2) одночасне використання декількох засобів відлякування (наприклад, одночасне відтворення тривожних криків птахів і стрільба з ракетниць або встановлення механічних засобів відлякування птахів та стрільба з ракетниць) або їх періодична зміна підвищують ефективність відлякування птахів;

3) краще відлякуються мігруючі (перелітні) птахи (навесні та восени), оскільки такі птахи не мають настільки великої прихильності до території, як менш чутливі до впливу засобів відлякування місцеві птахи;

4) стрільба з ракетниць та біоакустичне відлякування іноді призводять до того, що птахи піднімаються в повітря та деякий час кружляють над місцем відлякування, утворюючи ще більшу небезпеку для польотів ПС. Тому такі способи відлякування слід використовувати за 5–15 хвилин до зльоту (посадки) ПС на аеродромі, а за неможливості дотримання таких інтервалів слід затримати час зльоту (посадки) ПС або не турбувати зграї птахів, які сидять на землі (на відстані не менше 150 метрів від ЗПС) та не проявляють активності, а лише слідкувати за їх поведінкою;

5) засоби відлякування птахів на аеродромі розміщуються на відстані від меж штучного аеродромного покриття та запасної ґрунтової ЗПС не менше 10 метрів, на птахонебезпечних ділянках – з максимальною відстанню не більше 40 метрів один від одного.

4. Головою ПОК на кожному аеродромі розробляється схема розміщення засобів відлякування птахів на аеродромі (додаток 16), яка

затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому. На такій схемі зазначаються:

- 1) спрощена схема льотного поля (ЗПС, руліжні доріжки, магістральна руліжна доріжка);
- 2) засоби відлякування птахів на аеродромі та їх кількість за видами;
- 3) місця розміщення засобів відлякування птахів із зазначенням відстаней від меж штучного аеродромного покриття та між засобами;
- 4) місця встановлення постів команди оточення з активними засобами відлякування птахів;
- 5) маршрут руху пожежного автомобіля по штучному аеродромному покриттю (у випадках застосування для відлякування птахів сирени, фар та пробліскового маячка пожежного автомобіля).

5. Схема розміщення засобів відлякування птахів на аеродромі як додаток включається в Інструкцію з орнітологічного забезпечення та вноситься в ІВП.

6. Відповідальність за встановлення штатно-табельних засобів відлякування птахів покладається на командирів (начальників) підрозділів, в яких вони передбачені штатом та (або) табелем до штату. Максимальна кількість штатно-табельних засобів відлякування птахів, які розміщуються на аеродромі, визначається в межах установлених норм постачання та табелізації.

Забезпечення частин (підрозділів) штатно-табельними засобами відлякування птахів здійснюється відповідними підрозділами забезпечення.

Найпростіші засоби відлякування птахів, такі як тріскачки, дзеркальні кулі, сітки, опудала, стрічки, прапорці, макети хижих птахів тощо, також можуть виготовлятися силами частин (підрозділів, служб), які здійснюють заходи з аеродромно-технічного забезпечення.

7. У разі використання засобів активного відлякування птахів на аеродромі (наприклад, стрільба з ракетниць) слід виключати вплив таких засобів на БзП ПС у зоні аеродрому. Екіпажі ПС, які знаходяться у смузі повітряних підходів аеродрому, інформуються КрП на аеродромі (черговим по прийому і випуску ПС) за потреби про активність птахів та використання засобів їх активного відлякування на аеродромі.

2. Біоакустичне відлякування

1. Біоакустичне відлякування є одним з ефективних засобів відлякування більшості видів птахів. Принцип дії засобу ґрунтується на утворенні відлякуючого ефекту під час відтворення через гучномовці тривожних криків птахів залежно від їх видової належності.

2. Біоакустичне відлякування виконується за допомогою відповідного обладнання або спеціальних біоакустичних установок (за наявності).

3. Засоби біоакустичного відлякування для використання на аеродромах поділяються на:

1) стаціонарні, які встановлюються по курсах зльоту і посадки ПС на БПРМ (або за потреби – на СКП або льотному полі поблизу ЗПС);

2) рухомі, які встановлюються на автотранспорті або пересувних платформах;

3) переносні.

4. Обладнання для транслявання записів тривожних криків птахів (біоакустичні установки) у разі його встановлення на об'єктах зв'язку та РТЗ (БПРМ, СКП) вмикається за узгодженням з КрП на аеродромі або за його командою авіаційним персоналом частин (підрозділів) зв'язку та РТЗ, який бере участь в орнітологічному забезпеченні польотів.

5. Висока ефективність біоакустичного відлякування досягається у разі виконання таких умов:

1) запис тривожних криків на магнітному (цифровому) носії інформації виконаний якісно;

2) відповідне обладнання або біоакустичні установки відновлюють записані тривожні крики без спотворень;

3) трансляються записи тих видів птахів, яких треба відлякувати;

4) тривалість та частота трансляцій криків відповідають необхідному режиму транслявання та конкретній орнітологічній обстановці;

5) ведеться спостереження за реакцією птахів під час трансляції тривожних криків, у разі зниження ефекту – заміна відтворюваних криків;

6) періодично одночасно з трансляцією криків використовуються інші засоби активного відлякування птахів (стрільба з ракетниць у напрямку птахів, використання піротехнічних засобів тощо), оскільки птахи окремих видів (наприклад, голуби) фактично не мають тривожних криків та погано реагують або зовсім не реагують на тривожні крики.

6. Режим транслявання, склад відновлюваних тривожних криків та необхідність комбінування їх з іншими засобами відлякування птахів визначаються в кожному випадку, виходячи з фактичної орнітологічної обстановки та поведінки птахів. Наприклад, чайки, воронів, гороб'ячі добре відлякуються трансляванням тривожних криків, причому найбільший ефект на воронових справляє послідовна трансляція сигналів тривоги декількох їх видів (грак, галка, сорока, ворона); транслявання тривожних криків є також найбільш дієвим для відлякування зграй шпаків, особливо з місць їх ночівлі.

7. Найбільш ефективним є використання біоакустичних засобів у таких випадках:

1) для відлякування зграй птахів, які харчуються або відпочивають. При цьому транслявання тривожних криків виконується 2–3 рази з паузами по 10–20 секунд, тривалість однієї трансляції 15–30 секунд. Після першої трансляції птахи злітають та можуть кружляти над джерелом звуку, а після другої трансляції відлітають подалі від джерела звуку;

2) для відлякування увечері зграй птахів, які збираються на ночівлю на аеродромі або поблизу нього. При цьому під час збору птахів виконується 2 транслявання тривожних сигналів тривалістю 20–30 секунд з паузою 10–15 секунд. Птахи зазвичай після цього відлітають, але можуть повернутися через 5–10 хвилин. Після повторення таких серій сигналів протягом 3–4 діб птахи відлітають і довго не повертаються на місце ночівлі;

3) для відлякування птахів, які утворюють змішані зграї з різних видів. У такому випадку виконується транслявання тривожних криків більших за розміром та найбільш численних у зграї птахів, при цьому птахи, які реагують на такі сигнали, самі стають джерелом сигналу про небезпеку для інших птахів у зграї.

3. Відлякування птахів за допомогою акустичних, піротехнічних та інших засобів

1. Акустичні засоби відлякування птахів (стрільба з ракетниць, піротехнічні патрони, газові гармати, транслявання деяких шумів, включення сирен (у тому числі використання з цією метою пожежного автомобіля)) використовуються або як самостійні засоби, або як додаткові (наприклад, у разі біоакустичного відлякування птахів).

2. Відлякування птахів шляхом стрільби сигнальними ракетами або за допомогою піротехнічних засобів виконується персоналом постів команди оточення. Таке відлякування виконується лише за узгодженням з КрП на аеродромі (за його вказівкою) за умови виконання загальних заходів безпеки та пожежної безпеки. Стрільба в бік птахів здійснюється таким чином, щоб сигнальна ракета пролетіла поблизу від птахів.

3. До механічних засобів відлякування птахів належать різноманітні вітряки, дзеркальні кулі, прапорці, стрічки фольги, опудала, макети хижих птахів тощо. У більшості випадків найбільш ефективну відлякуючу дію на птахів учиняють рухливі, блискучі, яскраво пофарбовані (особливо в білий, блакитний (синій) або помаранчевий (червоний) колір) предмети. Найбільш ефективно вони діють на перелітних (мігруючих) птахів та молодих місцевих птахів.

4. Для відлякування птахів від невеликих водоймищ на території або поблизу аеродрому застосовуються прапорці, натягнутий над поверхнею води дріт зі стрічками фольги або яскравої тканини.

5. Яскраво пофарбовані та блискучі сітки, що лежать на землі або

закріплені на висоті до 2 метрів, виконують постійний відлякуючий ефект на найбільш птахонебезпечних ділянках аеродрому.

6. Відлякування птахів на аеродромі за допомогою різноманітних засобів, які не вимагають безпосередньої участі людини (тріскачки, стрічки фольги, прапорці, дзеркальні кулі, вітряки, опудала, механічні птаховідлякувачі тощо) виконується в місцях імовірного скупчення птахів у районі ЗПС, злітного та посадкового курсу.

7. Унаслідок відмінностей у видовому складі птахів та специфіки місцевих умов на різних аеродромах найбільш ефективними можуть бути різні механічні засоби відлякування, тому їх використання визначає ПОК аеродрому.

Х. Облік випадків та розслідування зіткнень повітряних суден із птахами

1. В авіаційних частинах (підрозділах) і відповідних штабах вищого рівня з метою накопичення статистичних даних та їх аналізу постійно здійснюється облік зіткнень ПС із птахами незалежно від їх наслідків: відбулося чи ні пошкодження ПС, вплинуло чи ні зіткнення на виконання польотного завдання. Облік ведеться в журналі обліку зіткнень ПС із птахами в районі аеродрому та на маршрутах (у зонах) польотів (перельотів) (далі – Журнал обліку зіткнень) (додаток 17).

Місце постійного зберігання Журналу обліку зіткнень та відповідальні за його ведення (з числа членів ПОК) визначаються на установчому засіданні ПОК на початку року.

2. Для кожного зіткнення ПС із птахом(ами) фіксується:

- 1) авіаційна частина (підрозділ), якій(ому) належить ПС;
- 2) дата та час (якщо невідомо – приблизний період) зіткнення;
- 3) тип ПС;
- 4) військове (спеціальне) звання та прізвище командира екіпажу ПС;
- 5) етап, місце та висота (якщо відомо) польоту ПС під час зіткнення;
- 6) швидкість ПС, при якій сталося зіткнення;
- 7) приблизний вид птаха та (або) розмір, поодинокий або зграя;
- 8) місце удару на ПС під час зіткнення;
- 9) метеорологічні умови польоту, за яких сталося зіткнення (прості метеорологічні умови, складні метеорологічні умови або мінімум);
- 10) наслідки (авіаційна подія, інцидент, пошкодження ПС, припинення польотного завдання, зняття двигуна тощо).

3. У разі коли зіткнення ПС із дрібними птахами виявляється лише за залишками пір'я та плямами крові на ПС під час оглядів після польотів, такі зіткнення ПС із птахами обліковуються як не встановлені за місцем, часом, висотою та етапом польоту.

4. Облік та визначення приблизного виду та розміру птаха(ів) здійснюється після зіткнення за залишками птаха(ів), пір'ям і плямами крові на ПС або за інформацією, яка надана командиром екіпажу ПС, що зіткнулося з птахом(ами).

5. Наказом командира (начальника) авіаційної частини щорічно призначається комісія з розслідування випадків зіткнення ПС із птахами, які не призвели до тяжких наслідків і зняття з експлуатації двигунів. Головою комісії призначається один із заступників командира (начальника) авіаційної частини, а членами комісії – посадові особи частин (підрозділів) тилу, озброєння, інженерно-авіаційної служби, служби безпеки польотів, аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) тощо. До складу комісії під час її роботи дозволяється залучати відповідних представників ПОК.

6. При обліку зіткнень ПС із птахами фіксуються такі їх наслідки:

- 1) без наслідків (пошкоджень не виявлено, політ виконано за планом);
- 2) вплинуло на план виконання польоту (політ припинено, вимушена посадка на основному, запасному або найближчому аеродромі);
- 3) наявність та характер пошкодження ПС (що пошкоджено, рівень пошкодження);
- 4) аварія;
- 5) катастрофа.

7. Порядок дій відповідних посадових осіб під час авіаційних подій та інцидентів, які можуть бути пов'язані з орнітологічною обстановкою, та їх розслідування встановлюється чинним законодавством України щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів із ПС.

8. До інцидентів належать як підтверджені, так і опосередковані зіткнення ПС із птахом(ами), які відносяться до інцидентів згідно з чинним законодавством щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів в ДА.

9. У разі сумнівів щодо співвідношення завданих пошкоджень ПС та наявності залишків птаха(ів), пір'я та плям крові причину пошкодження ПС слід визначати за принципом багатofакторності.

10. Аналіз зіткнень ПС із птахами дозволяє виявляти їх кількісний та якісний розподіл за сезонами, місцями, етапами польоту, висотами, визначати найбільш небезпечні види птахів та використовувати отриману інформацію під час планування, організації і проведення польотів та виконання заходів із забезпечення БзП в орнітологічному відношенні. Аналіз зіткнень ПС із птахами проводить ПОК за кожен рік згідно з Журналом обліку зіткнень.

11. Для зручності практичного використання та наочності результати аналізу зіткнень ПС із птахами, які занесені до Журналу обліку зіткнень, відображаються у вигляді таблиць. Приклад результатів аналізу зіткнень ПС із птахами по аеродрому наведено в додатку 18 до цих Правил.

Результати аналізу зіткнень ПС на аеродромі у вигляді таблиць складаються для кожного аеродрому за період не менше 5 років, щороку уточнюються ПОК та зберігаються разом із Журналом обліку зіткнень. Узагальнена інформація використовується під час складання (уточнення) орнітологічних описів (довідок) аеродромів і районів польотів та включається в ІВП.

XI. Аналіз та оцінка орнітологічного забезпечення

1. З метою удосконалення комплексу заходів із запобігання зіткненням ПС із птахами на кожному аеродромі (полігоні) здійснюються аналіз та оцінка орнітологічного забезпечення польотів, які є складовою частиною аналізу та оцінки забезпечення безпеки польотів.

2. Після закінчення польотів на аеродромі (полігоні) КрП на аеродромі (полігоні) оцінює якість та за результатами попереднього розбору записує в журнал КрП на аеродромі (полігоні) зауваження щодо частин (підрозділів) забезпечення польотів з урахуванням виконання визначеними частинами (підрозділами) покладених на них заходів з орнітологічного забезпечення польотів.

3. Аналіз орнітологічного забезпечення за рік на кожному аеродромі проводиться головою позаштатної орнітологічної комісії аеродрому наприкінці року.

4. Аналіз орнітологічного забезпечення за рік включає:

1) завдання та виконання визначеними частинами (підрозділами) в процесі діяльності заходів щодо запобігання зіткненням ПС із птахами;

2) уточнення причин концентрації та масових перельотів птахів у районі аеродрому;

3) уточнення за результатами орнітологічних спостережень та орнітологічних обстежень строків і місць скупчення та перельотів птахів на аеродромі і приаеродромній території та занесення (уточнення) цих даних у

відповідні карти-схеми, таблиці тощо;

4) виявлення найбільш повторюваних обставин випадків зіткнень ПС із птахами (тип ПС, висота та швидкість ПС під час зіткнення, місце зіткнення, види (розміри) птахів, час доби та період року);

5) визначення наслідків зіткнення (число та характер пошкоджень ПС, невиконання польотних завдань, затримання або припинення польотів, вимушені посадки тощо);

6) впровадження рішень методичних рад авіаційних частин (в разі їх прийняття) щодо результатів роботи ПОК та удосконалення орнітологічного забезпечення польотів.

5. За результатами аналізу орнітологічного забезпечення за рік визначається необхідність планування та виконання додаткових заходів щодо запобігання зіткненням ПС із птахами.

6. Оцінку орнітологічного забезпечення за рік за результатами його аналізу дає старший авіаційний начальник аеродрому (командир авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальник комендатури).

Старший авіаційний начальник (командир авіаційної частини) (в авіаційній комендатурі – начальник комендатури) наприкінці навчального року підбиває підсумки роботи ПОК з оцінкою якості і ефективності заходів щодо орнітологічного забезпечення та визначає завдання на наступний навчальний рік.

Діяльність визначених частин (підрозділів) оцінюється виконанням ними відповідних пунктів планів заходів з орнітологічного забезпечення на рік (квартал). При цьому визначальними є ефективність та строки виконання

визначених заходів.

XII. Проведення занять з авіаційної орнітології

1. У планах підготовки на рік авіаційних частин та частин (підрозділів), що залучаються до орнітологічного забезпечення польотів ПС, на початку весняно-літнього та осінньо-зимового періодів обов'язково передбачаються організація та проведення занять (участь у конференціях) під керівництвом відповідних посадових осіб із вивчення питань забезпечення безпеки польотів в орнітологічному відношенні. Заняття (конференції) плануються з посадовими особами авіаційної частини та визначених частин (підрозділів) забезпечення, льотним складом, особами ГрКП і КП, інженерно-технічним складом, обслугами РЛС, фахівцями штурманської, метеорологічної служб і авіаційного диспетчерського пункту та персоналом частин (підрозділів) забезпечення польотів, який залучається до організації та виконання заходів орнітологічного забезпечення польотів.

2. Теми занять (конференцій), строки (періоди) проведення та відповідальні виконавці включаються до планів роботи ПОК.

3. На заняттях (під час проведення конференцій) вивчаються такі питання (за напрямками діяльності):

1) особливості орнітологічної обстановки в різні сезони в районі аеродрому (полігона) і польотів (видовий склад, категорія небезпеки, місця скупчення та основні маршрути перельотів птахів, які потенційно небезпечні для польотів ПС);

2) організація на аеродромі (полігоні) орнітологічного забезпечення;

3) орнітологічні спостереження (візуальні, аеровізуальні, радіолокаційні) в районі аеродрому (полігона);

4) дії осіб органів УПР та екіпажів ПС у польоті зі зниження ризику зіткнень ПС із птахами;

5) попередження дострокового зняття авіаційних двигунів з

експлуатації через зіткнення з птахами (попадання птахів);

6) розподіл випадків зіткнення ПС із птахами за висотами, сезонами, часом доби та наслідками;

7) ліквідація або зниження впливу на аеродромі (полігоні) умов, що приваблюють птахів;

8) використання засобів відлякування птахів.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України

М. Б. КУШНІРУК

