

## Повідомлення про оприлюднення регуляторного акта

Державною авіаційною службою України відповідно до вимог статті 35 Повітряного кодексу України, з метою впровадження поправок 77В та 78 до додатку 3 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (далі – проект регуляторного акта).

Проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби ([www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua)) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів на 2019 рік.

Зауваження та пропозиції до проекту регуляторного акта слід надсилати на адресу Державної авіаційної служби України: 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14, тел. (044)351-55-57, факс: (044)351-56-39, E-mail: [Ihor.Lukanin@avia.gov.ua](mailto:Ihor.Lukanin@avia.gov.ua) та на адресу Державної регуляторної служби України 01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11, E-mail: [mail@dkrp.gov.ua](mailto:mail@dkrp.gov.ua)

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту регуляторного акта у письмовому та/або електронному вигляді.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби  
України

№ \_\_\_\_\_

Авіаційні правила України  
«Обслуговування повітряного руху»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила регулюють надання обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) у класифікованому повітряному просторі, а також визначають організацію структури повітряного простору, де надається ОПР, завдання, порядок функціонування та координацію органів та служб, які організують та забезпечують безпечний, впорядкований та швидкий потік повітряного руху під час виконання польотів повітряних суден відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

2. Ці Авіаційні правила поширюються на фізичних і юридичних осіб, незалежно від форми власності та підпорядкування, на яких покладено функції ОПР, взаємодії з органами ОПР та/або які планують та виконують польоти у класифікованому повітряному просторі України.

3. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

абсолютна висота (altitude) – відстань по вертикалі від середнього рівня моря до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

аварійна стадія (emergency phase) – загальний термін, що визначає в різних обставинах стадію непевності, стадію тривоги або стадію лиха;

аварійне обслуговування (alerting service) - обслуговування, що забезпечується шляхом оповіщення відповідних організацій про ПС, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога, та сприяння таким організаціям на їх запит;

аеронавігаційне мобільне обслуговування (aeronautical mobile service) (RRS1.32) – обслуговування мобільним електрозв'язком між авіаційними станціями та бортовими станціями або між бортовими станціями, до якого можуть входити станції рятувальних засобів. До аеронавігаційного мобільного обслуговування можуть входити також станції аварійних маяків місцеположення, які працюють на частотах, призначених для повідомлень про лихо та аварійних повідомлень;

аеронавігаційне фіксоване обслуговування (aeronautical fixed service) – телекомунікаційне обслуговування між певними фіксованими пунктами, яке призначене, переважно, для забезпечення безпеки аеронавігації, а також регулярності, ефективності та економічності повітряних сполучень;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (automatic terminal information service (ATIS)) – автоматичне надання поточної встановленої інформації для ПС, що вилітають чи прибувають протягом доби або у визначений період часу;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних (data link automatic terminal information service (D-ATIS)) – надання ATIS по лінії передачі даних;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою авіаційного електрозв'язку (voice-automatic terminal information service) – надання ATIS шляхом розповсюдження постійних та повторюваних мовних повідомлень;

аеродромна диспетчерська вишка (aerodrome control tower) – орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху;

аеродромне диспетчерське обслуговування (aerodrome control service) – диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

аеродромний рух (aerodrome traffic) – увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх ПС навколо аеродрому;

аспекти людського фактора (human factors principles) – принципи, які враховуються у процесі проектування, сертифікації, підготовки кадрів, експлуатаційної діяльності та технічного обслуговування в авіації й направлені на забезпечення безпечної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи шляхом відповідного врахування людських можливостей;

база (datum) – будь яка величина або ряд величин, які можуть служити в якості початку або основи відліку інших величин (ISO 19104);

бортова система попередження зіткнення (airborne collision avoidance system) (далі – ACAS) – бортова система, що базується на використанні сигналів бортового прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора (далі – ВОРЛ), яка функціонує незалежно від наземного обладнання та повідомляє пілоту про потенційно конфліктну ситуацію з ПС, які обладнанні прийомовідповідачами ВОРЛ;

відносна висота (height) – відстань по вертикалі, що вимірюється від указанного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку.

Терміни «абсолютна висота» та «відносна висота», що використовуються в цих Авіаційних правилах, означають приладні висоти, а не геометричні відносні та абсолютні;

відповідний повноважний орган ОНР (appropriate air traffic service authority) – орган провайдера послуг ОНР, який є відповідальним за забезпечення ОНР в межах визначеного повітряного простору;

військові повноважні органи (military authorities) – Міністерство оборони України та відповідні органи управління Збройних Сил України, інших військових формувань та правоохоронних органів, утворених відповідно до законодавства України, повноважні з питань організації та регулювання використання повітряного простору, польотів державної авіації;

візуальні метеорологічні умови (visual meteorological conditions) – метеорологічні умови, виражені у значеннях видимості, відстані від хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим мінімумам або перевищують їх (мінімальні значення визначаються додатком 3 до Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522);

втома (fatigue) – фізіологічний стан зниження розумової та фізичної працездатності спричинений безсонням, тривалим неспанням, фазами добового ритму та/або робочим навантаженням (розумовою та фізичною діяльністю), які можуть погіршити пильність та спроможність людини належним чином виконувати службові обов'язки, пов'язані з безпекою польотів;

графік роботи диспетчера управління повітряним рухом (далі – УПР) (air traffic controller schedule) – план розподілу службового та позаслужбового часу диспетчерів УПР на визначений період часу або розклад змін;

Григоріанський календар (Gregorian calendar) – загальноприйнятий календар, вперше введений в 1582 році для визначення року, який більш точно порівняно з юліанським календарем відповідає тропічному року (ISO 19108).

У григоріанському календарі звичайні роки мають 365 днів, високосні роки які нараховують 366 днів, розділені на 12 послідовних місяців;

дальність видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range) – відстань, у межах якої пілот ПС, що знаходиться на осьовій лінії злітно посадкової смуги (далі – ЗПС), може бачити маркування покриття ЗПС або вогні, що обмежують ЗПС або позначають її осьову лінію;

двосторонній зв'язок «повітря-земля» (air-ground communication) – двосторонній зв'язок між ПС та станціями або органами на поверхні землі;

диспетчерська зона (control zone) – контрольований повітряний простір, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі;

диспетчерське обслуговування підходу – диспетчерське обслуговування контрольованих польотів ПС, що прибувають або вилітають;

диспетчерський дозвіл (air traffic control clearance) – дозвіл ПС діяти відповідно до умов, установлених органом диспетчерського обслуговування.

Для зручності термін «диспетчерський дозвіл» може скорочуватися до терміну «дозвіл» при використанні у відповідних контекстах.

Скорочений термін «дозвіл» може використовуватися з пояснювальними словами «на руління», «на зліт», «на виліт», «на політ за маршрутом», «на заходження на посадку» або «на посадку» тощо для позначення певного етапу польоту, якого стосується диспетчерський дозвіл;

диспетчерський дозвіл у напрямку польоту (downstream clearance) – умовний диспетчерський дозвіл наданий ПС органом диспетчерського ОПР, який на момент видачі диспетчерського дозволу не є відповідальним органом диспетчерського ОПР для цього ПС;

диспетчерський орган підходу (approach control unit) – орган, призначений для надання диспетчерського обслуговування для контрольованих польотів ПС, що прибувають або вилітають на(з) один(одного) або декілька(ох) аеродромів;

друкований зв'язок (printed communications) – зв'язок, що автоматично забезпечує постійний печатний запис на кожному терміналі всіх повідомлень, що передаються в межах визначеного кола користувачів;

електрозв'язок «диспетчер – пілот» по лінії передачі даних (controller-pilot data link communications) – засіб електрозв'язку між диспетчером та пілотом з використанням лінії передачі даних для комунікації з метою диспетчерського ОНР;

ешелон (рівень) польоту (flight level) – поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 1013,2 гектопаскалей (гПа) (760 мм. рт. ст.) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску.

Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

при встановленні тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;

при встановленні тиску за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;

при встановленні тиску 1013,2 гПа (760 мм. рт. ст.) може бути використаний для індикації ешелонів польоту;

Терміни "відносна висота" та "абсолютна висота", що використовуються у цих Авіаційних правилах, означають приладні, а не геометричні відносні та абсолютні висоти.

Задекларована пропускна спроможність (declared capacity) – вимір спроможності системи диспетчерського ОНР або будь-яких її підсистем або робочих місць забезпечувати обслуговування ПС впродовж нормальної діяльності. Задекларована пропускна спроможність вимірюється кількістю ПС, що входять у визначену частину повітряного простору у відповідний період часу, беручи до уваги погодні умови, конфігурацію диспетчерського органу, наявний персонал та обладнання, а також будь-які інші фактори, які можуть впливати на робоче навантаження диспетчера УНР, відповідального за цей повітряний простір;

запасний аеродром (alternate aerodrome) – аеродром, до якого може прямувати ПС у разі, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому наміченої посадки або здійснити на ньому посадку, на якому є

необхідні види та засоби обслуговування, які відповідають технічним характеристикам ПС та який перебуває у робочому стані в очікуваний час використання.

До запасних аеродромів належать:

запасний аеродром при зльоті (take-off alternate) – запасний аеродром, на якому ПС може здійснити посадку, якщо в цьому виникає потреба незабаром після зльоту, а використати аеродром вильоту неможливо;

запасний аеродром на маршруті (en-route alternate) – запасний аеродром, на якому ПС може здійснити посадку, якщо під час польоту по маршруту виникла необхідність відхилення;

запасний аеродром для аеродрому призначення (destination alternate) – запасний аеродром, на якому ПС може виконати посадку в тому випадку, коли неможливо чи недоцільно виконувати посадку на аеродромі наміченої посадки.

Аеродром, з якого виконується виліт ПС, може бути запасним аеродромом на маршруті або запасним аеродромом для аеродрому призначення для даного ПС;

зв'язок по лінії передачі даних (data link communications) – форма зв'язку призначена для обміну повідомленнями з використанням лінії передачі даних;

зв'язок, що базується на характеристиках (performance-based communication) – зв'язок, який базується на вимогах до експлуатаційних характеристик, зазначених у специфікаціях, що застосовуються для забезпечення ОПР. Специфікація характеристик зв'язку містить вимоги до характеристик зв'язку, які застосовуються до компонентів системи, що забезпечують зв'язок та відповідного часу передачі даних, безперервності, доступності, цілісності, точності даних спостереження, необхідної безпеки та функціональності, що необхідні для виконання операцій, що пропонуються в контексті конкретної концепції повітряного простору;

злітно-посадкова смуга (runway) – встановлена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, яка підготовлена для посадки та зльоту ПС;



зона маневрування (manoeuvring area) – частина аеродрому, крім перонів, що призначена для зльоту, посадки та руління ПС;

зональна навігація (area navigation) – метод навігації, який дозволяє ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів, або в межах, визначених можливостями автономних засобів, або їх комбінації.

Зональна навігація містить навігацію, засновану на характеристиках, а також інші види операцій, які не підпадають під визначення навігації, заснованої на характеристиках;

інформація AIRMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС на низьких рівнях і які не були включені в прогноз, складений для польотів на низьких рівнях у відповідному районі польотної інформації або його підрайоні;

інформація SIGMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, що можуть вплинути на безпеку польотів ПС;

інформація VOLMET – метеорологічна інформація для ПС, що знаходяться у польоті.

За методом передачі розрізняють:

радіомовна передача VOLMET - надання у відповідних випадках поточних регулярних метеорологічних зведень по аеродрому METAR та спеціальних метеорологічних зведень по аеродрому SPECI, прогнозів по аеродрому TAF та інформації SIGMET шляхом неперервної та повторювальної мовної радіопередачі;

лінія передачі даних VOLMET (D-VOLMET) – надання поточних регулярних метеорологічних зведень по аеродрому (METAR) та спеціальних метеорологічних зведень по аеродрому (SPECI), прогнозів по аеродрому (TAF),

інформації SIGMET, спеціальних донесень з борту та, за наявності, повідомлень AIRMET по лінії передачі даних;

інформація про рух (traffic information) – інформація, що надається органом ОПР пілоту для того, щоб попередити його про інший повітряний рух, що є відомим або спостерігається, який може знаходитися поблизу його місцезнаходження або наміченого маршруту польоту, та допомогти пілоту уникнути зіткнення;

календар (calendar) – система дискретного відліку часу, що забезпечує основу визначення моменту часу з роздільною здатністю в один день (ISO 19108);

кінцевий етап заходження на посадку (final approach) – та частина процедури заходження на посадку за приладами, що починається у визначеній точці чи пункті кінцевого заходження на посадку, або, якщо така точка чи пункт не визначені, наприкінці виконання останнього розвороту за методами «procedure turn», «base turn» або «in bound turn of a racetrack», якщо такі процедури передбачені, або в пункті виходу на кінцевий трек, що визначений процедурами заходження на посадку, та закінчується в пункті навколо аеродрому, від якого може бути виконано посадку або повинна починатися процедура в разі невдалого заходження на посадку;

класифікація цілісності (аеронавігаційні дані) (integrity classification (aeronautical data)) – класифікація, що базується на потенційному ризику використання пошкоджених даних.

Аеронавігаційні дані класифікуються наступним чином:

звичайні дані (routine data) – існує дуже незначна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка ПС буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

важливі дані (essential data) – існує незначна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка ПС буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

критичні дані (critical data) – існує значна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка ПС буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

командир ПС (pilot-in-command) – пілот, який призначений експлуатантом або у випадку авіації загального призначення, власником ПС, виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту;

консультативне ОПР (air traffic advisory service) – обслуговування, що надається у консультативному повітряному просторі з метою забезпечення ешелонування, наскільки це практично можливо для ПС, що подали плани польотів для виконання польотів за правилами польотів за приладами (далі – ППП);

консультативний маршрут (advisory route) – установлений маршрут у неконтрольованому повітряному просторі, на якому забезпечується консультативне ОПР;

консультативний повітряний простір (advisory airspace) – визначений повітряний простір або встановлений маршрут, де забезпечується консультативне ОПР;

контрактне автоматичне залежне спостереження (automatic dependent surveillance-contract) – вид спостереження, що передбачає обмін інформацією між наземною системою та ПС за допомогою лінії передачі даних стосовно умови угоди ADS-C та конкретно визначеної угоди, за якої будуть виконуватись передача донесень ADS-C та дані, що будуть міститися в цих донесеннях.

Термін «контракт ADS» вживається відносно контракту на передачу нерегулярних повідомлень ADS, контракту на передачу повідомлень ADS за вимогою, контракту на передачу періодичних повідомлень ADS, або у режимі надзвичайної ситуації;

контроль циклічної надмірності (cyclic redundancy check) – математичний алгоритм, що застосовується стосовно цифрового подання даних, який забезпечує визначений рівень захисту даних від втрати або змін;

контрольований аеродром (controlled aerodrome) – аеродром, на якому надається диспетчерське ОНР для аеродромного руху.

Термін «контрольований аеродром» означає, що на цьому аеродромі надається диспетчерське обслуговування для аеродромного руху, але це не обов'язково означає наявність диспетчерської зони;

контрольований політ (controlled flight) – будь-який політ, який потребує диспетчерського дозволу;

концепція повітряного простору (airspace concept) – загальне бачення чи стратегічний план для визначеного повітряного простору, які базуються на визначених цілях з безпеки польотів, пропускної спроможності, впливу на навколишнє середовище, ефективності льотних операцій, економічності, доступності та визначених принципах, містять деталізовані до певного рівня організацію та структуру повітряного простору, порядок впровадження та управління, операційні та технічні вимоги, розподіл ролей та відповідальності користувачів такого повітряного простору, служб обслуговування (управління) повітряним рухом, інших суб'єктів, що забезпечують або використовують такий повітряний простір;

координаційний центр пошуку та рятування (rescue coordination centre) – постійно діючий орган системи авіаційного пошуку та рятування, що несе відповідальність за ефективну організацію пошуково-рятувального забезпечення та за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у визначених межах авіаційного району пошуку та рятування;

крейсерський рівень (cruising level) – рівень, який підтримується протягом значної частини польоту;

маршрут зональної навігації (area navigation route) – маршрут ОНР, встановлений для ПС, що спроможні застосовувати зональну навігацію;

межа дії дозволу (clearance limit) – пункт або точка, до межі якої діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;

метеорологічний орган (meteorological office) – орган, що здійснює метеорологічне обслуговування аеронавігації;

можливості людини (human performance) – здібності людини та межі її можливостей, що мають вплив на безпеку польотів та ефективність авіаційної діяльності;

навігаційна специфікація (navigation specification) – сукупність вимог до обладнання ПС, кваліфікації льотного екіпажу, що необхідні для забезпечення польоту за принципами навігації, заснованої на характеристиках в межах визначеного повітряного простору.

Види навігаційних специфікацій:

специфікація навігаційних характеристик, що вимагаються (required navigation performance) – навігаційна специфікація, що базується на зональній навігації та містить вимоги з моніторингу і видачі попереджень щодо недотримання характеристик, зазначається префіксом RNP;

специфікація зональної навігації (area navigation specification) – навігаційна специфікація, що базується на зональній навігації та не містить вимоги з моніторингу і видачі попереджень щодо недотримання характеристик, зазначається префіксом RNAV.

Термін RNP використовується тільки в контексті навігаційних специфікацій і не застосовується для визначення переліку навігаційних характеристик, необхідних для виконання польотів в межах встановленого повітряного простору.

Наприклад, RNP4 відноситься до ПС та експлуатаційних специфікацій, уключаючи вимоги з витримування визначеного треку з точністю 4 NM у боковому відношенні при забезпеченні контролю за дотриманням та видачою попереджень у разі недотримання характеристик на борту ПС.

Навігація, що заснована на характеристиках (performance-based navigation) – зональна навігація, заснована на вимогах до характеристик ПС, що виконують політ за маршрутом ОПР, процедуру заходження на посадку за приладами або політ у межах визначеного повітряного простору.

Вимоги до характеристик визначаються у навігаційних специфікаціях у вигляді точності, цілісності, безперервності, готовності та функціональності,

необхідних для виконання польоту, що планується в контексті конкретної концепції повітряного простору.

Огляд з безпеки польотів (safety survey) – внутрішня процедура підприємства в рамках системи управління безпекою польотів для оцінки безпеки операцій, процедур та практики, що застосовується в операційному середовищі для можливого покращення стану безпеки польотів, отримання гарантій безпеки та підтвердження відповідності вимогам з безпеки польотів;

орган диспетчерського ОПР (air traffic control unit) – загальний термін, який означає у відповідних випадках районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу або аеродромну диспетчерську вишку;

орган, що передає контроль (transferring unit) – орган диспетчерського ОПР, який перебуває у процесі передавання відповідальності за контроль ПС наступному органу диспетчерського ОПР;

орган, що приймає контроль (accepting unit) – наступний орган диспетчерського ОПР, який приймає відповідальність за контроль ПС;

організація потоків повітряного руху (air traffic flow management) – обслуговування, що надається з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху, забезпечуючи максимальне використання пов'язаної з диспетчерським ОПР пропускної спроможності та відповідність обсягу повітряного руху пропускній спроможності, яка заявлена відповідними повноважними органами ОПР;

основна точка (significant point) – встановлене географічне місце, яке використовується для визначення маршрутів ОПР або траєкторії польоту ПС та інших потреб навігації і ОПР (УПР).

Основні точки поділяються на наземний навігаційний засіб, перетинання та точку шляху.

Перетинання є основною точкою, що визначається радіалами, пеленгами та/або відстанями від наземних навігаційних засобів;

офіс міжнародних NOTAM (International NOTAM office) – офіс, призначений державою для міжнародного обміну повідомленнями NOTAM;

перон (apron) – визначена ділянка сухопутного аеродрому, що призначена для розміщення ПС з метою посадки та висадки пасажирів, завантаження і розвантаження пошти, вантажу, заправки, стоянки або технічного обслуговування;

план польоту (flight plan) – встановлена інформація, яка надається експлуатантом до органів ОПР стосовно запланованого польоту або частини польоту ПС;

повітряний простір ОПР (air traffic services airspaces) – повітряний простір визначених розмірів з літерним позначенням, у межах якого можуть виконуватися певні види польотів та для якого встановлюються певні види обслуговування повітряного руху і правила польотів;

позаслужбовий час (non-duty period) – визначений безперервний період часу після та/або перед періодами службового часу, протягом якого диспетчер УПР звільнений від виконання всіх службових обов'язків;

політ за правилами візуальних польотів (VFR flight) – політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів;

політ за правилами польотів за приладами (IFR flight) – політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами;

послуги з управління на пероні (apron management service) – надання послуг з управління діяльністю та рухом ПС і транспортних засобів на пероні;

приладові метеорологічні умови (instrument meteorological conditions) – метеорологічні умови, виражені у значеннях видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, та являються нижчими, ніж значення, що встановлені для візуальних метеорологічних умов;

провайдер послуг ОПР (air traffic service provider) – провайдер аеронавігаційного обслуговування, який надає послуги за всіма чи деякими видами ОПР;

провайдер послуг дизайну процедур польотів за приладами (instrument flight procedure design service provider) – суб'єкт авіаційної діяльності, що забезпечує дизайн, документування, перевірку, підтримку та періодичний

перегляд процедур польотів за приладами, необхідних для безпеки, регулярності та ефективності аеронавігації;

прогноз погоди (forecast) – опис метеорологічних умов, що очікуються у визначений момент або період часу у визначеній зоні або частині повітряного простору;

пункт збору донесень щодо ОПР (air traffic services reporting office) – орган, який створюється з метою отримання повідомлень щодо ОПР і планів польоту, що подаються перед вильотом.

Пункт збору донесень щодо ОПР може створюватися як окремий орган або об'єднуватися з існуючим органом, таким як орган ОПР чи орган обслуговування аеронавігаційною інформацією;

радіомовне автоматичне залежне спостереження (automatic dependent surveillance-broadcast) – вид спостереження, що передбачає можливість ПС, аеродромних транспортних засобів та інших об'єктів автоматично передавати та/або приймати таку інформацію, як розпізнавальний індекс, відомості про місцезнаходження ПС та за потреби інші відомості, використовуючи радіомовний режим лінії передачі даних;

радіал (radial) – геометричний термін, що означає уявну пряму лінію від місця розташування радіонавігаційного засобу;

радіонавігаційне обслуговування (radio navigation service) – обслуговування, що надає інформацію для наведення або дані про місцезнаходження в цілях ефективного та безпечного виконання польотів за допомогою одного або декількох навігаційних засобів;

радіотелефонія (radiotelephony) – вид зв'язку, що призначений головним чином для обміну мовною інформацією;

районне диспетчерське обслуговування (area control service) – диспетчерське обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах;



рекомендація щодо запобігання зіткненню (traffic avoidance advice) - рекомендація, що надається органом ОНР стосовно маневрування ПС з метою надання допомоги пілоту для запобігання зіткненню;

рівень (level) – загальний термін, що стосується положення у вертикальній площині ПС, яке перебуває у польоті, і означає у відповідних випадках відносну висоту, абсолютну висоту чи ешелон польоту;

робоча площа (movement area) – частина аеродрому, що призначена для зльоту, посадки та руління ПС, яка включає зону маневрування та перони;

розворот на посадкову пряму (base turn) – розворот, який виконується ПС на початковому етапі заходження на посадку між завершенням треку віддалення та початком треку проміжного або кінцевого етапу заходження на посадку.

Напрямок цих ліній не є протилежним. Розвороти «base turn» можуть виконуватися або в горизонтальному польоті, або під час зниження відповідно до встановлених умов виконання кожної індивідуальної процедури.

руління (taxiing) – переміщення ПС за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому, за винятком зльоту та посадки;

руління у повітрі (air-taxiing) – рух вертольоту або ПС із вертикальним зльотом та посадкою над поверхнею аеродрому зазвичай в умовах дії ефекту землі на висоті менше 8 метрів (25 футів) та із швидкістю менше 37 кілометрів/год (20 вузлів).

Фактична відносна висота може змінюватися, а деяким вертольотам може знадобитися виконувати руління у повітрі на висоті більше 8 метрів (25 футів) над поверхнею землі для зменшення турбулентності в умовах дії ефекту землі або з метою забезпечення запасу висоти для вантажу на зовнішній підвісці.

система геодезичних координат (Geodetic datum) – мінімальний набір параметрів, які необхідні для визначення місця розташування й орієнтації місцевої системи відліку відносно глобальної системи відліку/координат;

система управління безпекою польотів (safety management system) – системний підхід до управління безпекою польотів, що містить необхідну організаційну структуру, розподіл відповідальності, політику та процедури;

система управління ризиками, пов'язаними із втомою (fatigue risk management system) - система безперервного моніторингу факторів ризику безпеки польотів, що спирається на дані, пов'язані із втомою, яка базується на наукових принципах, знаннях, операційному досвіді та призначена для забезпечення функціонування відповідного персоналу на адекватних рівнях пильності;

службовий час (duty period) – період часу, що починається в момент, коли диспетчер УПР за вказівкою провайдера послуг ОПР повинен прибути для виконання або почати виконувати службові обов'язки та закінчується, коли диспетчер УПР звільняється від виконання всіх службових обов'язків;

службові обов'язки (duty) – будь-які завдання, що виконуються під час знаходження на робочому місці, під час адміністративної роботи чи підготовки, які диспетчер УПР повинен виконувати за вимогою провайдера послуг ОПР;

специфікація характеристик зв'язку, що вимагаються (required communication performance specification) – ряд вимог до забезпечення ОПР та до відповідного наземного обладнання, можливостям ПС та діям, що вимагаються для підтримки зв'язку, що базується на характеристиках;

специфікація характеристик спостереження, що вимагаються (required surveillance performance specification) – ряд вимог до забезпечення ОПР та до відповідного наземного обладнання, можливостям ПС та діям, що вимагаються для підтримки спостереження, що базується на характеристиках;

спеціальний політ за ПВП (special VFR flight) – політ за ПВП, виконання якого у диспетчерській зоні дозволено органом диспетчерського ОПР у метеорологічних умовах, гірших ніж візуальні метеорологічні умови;

спостереження, що базується на характеристиках (performance-based surveillance) – спостереження, яке базується на вимогах до експлуатаційних характеристик, зазначених у специфікаціях, що застосовуються для забезпечення ОПР.

Специфікація характеристик спостереження містить вимоги до характеристик спостереження, які застосовуються до компонентів системи, що

забезпечують спостереження, відповідний час передачі даних, безперервність, доступність, цілісність, точність даних спостереження, необхідну безпеку та функціональність, які необхідні для виконання операцій, що пропонуються в контексті конкретної концепції повітряного простору;

стадія лиха (distress phase) – ситуація, що характеризується наявністю обґрунтованої впевненості у тому, що ПС і особам, які перебувають на його борту, загрожує серйозна і безпосередня небезпека або потрібна негайна допомога;

стадія непевності (uncertainty phase) – ситуація, яка характеризується наявністю непевності стосовно безпеки ПС та осіб, які перебувають на його борту;

стадія тривоги (alert phase) – ситуація, за якої існує загроза для безпеки ПС та осіб, які перебувають його борту;

станція авіаційного електрозв'язку (aeronautical telecommunication station) – станція служби авіаційного електрозв'язку;

термінальний диспетчерський район (terminal control area) – диспетчерський район, який встановлюється в місцях сходження маршрутів ОПР навколо одного або декількох основних аеродромів;

точка передачі контролю (transfer of control point) – визначена точка, що розташована на траєкторії польоту ПС, у якій відповідальність за контроль за забезпечення диспетчерського обслуговування ПС передається від одного диспетчерського органу (диспетчера УПР) іншому;

точка доповіді (reporting point) – визначена географічна позиція, відносно якої може бути надане повідомлення про місцезнаходження ПС;

точка переключення (change-over point) – точка, у якій при польоті ПС на ділянці маршруту ОПР, що визначений всебічно направленими ДВЧ-маяками, планується перехід основного навігаційного орієнтування засобу, що перебуває позаду ПС, на засіб, що знаходиться попереду нього, точка переключення встановлюється для забезпечення оптимального балансу сили та якості сигналу між навігаційними засобами на всіх висотах, що використовуються та для

гарантування загального ресурсу азимутального наведення для всіх ПС, які виконують політ за одним й тим відрізком ділянки маршруту;

точка на шляху (way point) – конкретний географічний пункт, який використовується для визначення маршруту зональної навігації або траєкторії польоту ПС, яке застосовує зональну навігацію.

Точки на шляху позначаються як точка на шляху «fly-by» – точка на шляху, яка передбачає попередження розвороту з метою забезпечення виходу на наступну ділянку маршруту або схеми по дотичній, або точка на шляху «flyover» – точка на шляху, у якій починається розворот з метою виходу на наступну ділянку маршруту або схеми;

точність даних (data accuracy) – ступінь відповідності розрахункового або вимірюваного значення дійсним значенням;

традиційна навігація (conventional navigation) – метод навігації, який дозволяє ПС виконувати політ, як правило, на(від) наземний(ого) радіонавігаційний(ого) засіб(обу) із точністю, яка забезпечена характеристиками навігаційних засобів та відстанню від них до ПС в умовах правил польотів за приладами, або з використанням візуальних навігаційних засобів в умовах правил візуальних польотів;

трек (track) – проекція траєкторії польоту ПС на земну поверхню, напрямок якої в будь-якій точці польоту виражений в градусах від півночі (дійсної, магнітної або умовної);

угода ADS-C (ADS-C agreement) – план повідомлень, який встановлює порядок подання повідомлень ADS-C (повідомлень, потрібних органу ОПП, а також частоту передачі доповідей ADS-C, яка має бути узгодженою до використання під час забезпечення ОПП). Обмін інформацією щодо умов угоди між наземною системою та ПС забезпечується шляхом контракту або декількох контрактів;

фонетичний алфавіт ICAO (ICAO spelling alphabet) – акрофонічне присвоєння кодівих слів літерам англійського алфавіту з метою спрощення

вимовляння та розуміння голосових повідомлень незалежно від мови, що використовується.

центр польотної інформації (flight information centre) – орган, призначений для надання польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування;

циркулярний зв'язок (conference communications) – засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома або більше пунктами одночасно;

цілісність даних (рівень гарантії) (data integrity (assurance level)) – ступінь гарантування того, що аеронавігаційні дані та їх значення не втрачені або не змінені з моменту їх створення (визначення) або санкціонованого внесення змін;

час знаходження на робочому місці (time-in-position) – період часу, коли диспетчер УПР здійснює права, передбачені свідоцтвом диспетчера УПР, знаходячись на робочому місці;

член льотного екіпажу (flight crew member) – член екіпажу, який має свідоцтво та на якого покладено обов'язки, пов'язані з управлінням ПС протягом службового польотного часу;

якість даних (data quality) – ступінь або рівень імовірності того, що надані дані відповідають вимогам користувача даних з точки зору точності, роздільної здатності і цілісності (або еквівалентного рівня гарантій), простежуваності, своєчасності, повноти та формату.

Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954.

4. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

ACAS\* – бортова система попередження зіткнення (airborne collision avoidance system);

ADS-B – радіомовне автоматичне залежне спостереження (automatic dependent surveillance–broadcast);

ADS-C – контрактне автоматичне залежне спостереження (automatic dependent surveillance – contract);

AIP\* – збірник аеронавігаційної інформації (Aeronautical Information Publication);

AIRAC\* – особливий порядок розповсюдження аеронавігаційної інформації (Aeronautical Information Regulation and Control);

AFIS – польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі (aerodrome flight information service);

AFIZ – аеродромна зона польотної інформації (aerodrome flight information zone);

AFS – аеронавігаційне фіксоване обслуговування (aeronautical fixed service);

ALERFA\* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії тривоги (alert phase);

AMS – аеронавігаційне мобільне обслуговування (aeronautical mobile service);

ARO – пункт збору донесень щодо ОПП (air traffic services reporting office);

ATFM – організація потоків повітряного руху (air traffic flow management);

ATIS – автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (automatic terminal information service);

ATZ – зона аеродромного руху (air traffic zone);

CAVOK\* – термін, що забезпечує спрощення представлення метеорологічної інформації у метеорологічних зведеннях та при польотно-інформаційному обслуговуванні екіпажів ПС у візуальних метеорологічних умовах.

Цей термін застосовується відповідно до вимог пункту 2 глави 16 розділу IV Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної

авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 09 березня 2017 року № 166, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05 вересня 2017 року за № 1092/30960 (далі – АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації») (Ceiling And Visibility OK);

CPDLC – електрозв’язок «диспетчер-пілот» по лінії передачі даних (controller pilot data link communication);

СТА – диспетчерський район (control area);

CTR – диспетчерська зона (control zone);

D-ATIS – автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних (Digital Automatic Terminal Information Service);

DETRESFA\* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії лиха (distress phase);

FIZ – зона польотної інформації (flight information zone);

FRMS – система управління ризиками, пов’язаними із втомою (fatigue risk management system);

ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization);

ISO – Міжнародна організація щодо стандартизації (International Organization for Standardization);

ILS – радіонавігаційний засіб системи посадки за приладами (instrumental landing system);

INCERFA\* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії непевності (uncertainty phase);

MSL – середній рівень моря (Mean Sea Level);

NM – морська миля, несистемна одиниця виміру відстані, дорівнює 1,852 кілометра (nautical mile);

NOTAM\* – повідомлення, що розсилається засобами електрозв’язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про