

небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів (notice for airmen);

OFIS – оперативне польотно-інформаційне обслуговування (operational flight information service);

PBC – зв'язок, що базується на характеристиках (performance-based communication);

PBN – навігація, що базується на характеристиках (performance-based navigation);

PBS – спостереження, що базується на характеристиках (performance-based surveillance);

QFE – позначення тиску на рівні аеродрому або порозі злітно-посадкової смуги з використанням Q-коду (question field elevation–field elevation pressure (Q-code));

QNH – кодове позначення тиску, приведеного до середнього рівня моря за стандартною атмосферою з використанням Q-коду (question normal height–sea level pressure (Q-code));

RNAV* – специфікація зональної навігації (area navigation specification);

RNP – навігаційні характеристики, що вимагаються (required navigation performance);

RCP – характеристики зв'язку, що вимагаються (required communication performance);

RVSM – скорочений мінімум вертикального ешелонування (reduced vertical separation minimum);

RSP – характеристики спостереження, що вимагаються (required surveillance performance);

RVR – дальність видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range);

SELCAL* – система вибіркового виклику ПС органом ОПП шляхом передавання радіотелефонним каналом кодованих тональних сигналів та їх ідентифікації екіпажем ПС у вигляді світлових чи звукових сигналів;

- SID* – стандартний виліт за приладами (standard instrument departure);
- STAR* – стандартне прибуття за приладами (standard instrument arrival);
- SMR – радіолокатор контролю наземного руху (surface movement radar);
- TCU – баштоподібна купчаста хмарність значної вертикальної протяжності (towering cumulus clouds);
- TIBA – радіомовна передача ПС інформації про повітряний рух (traffic information broadcasts by aircraft);
- TMA – термінальний диспетчерський район (terminal control area);
- UIR* – верхній район польотної інформації (upper flight information region);
- UTA – верхній диспетчерський район (upper control area);
- UTC – всесвітній скоординований час (universal time coordinated);
- АДВ – аеродромна диспетчерська вишка (aerodrome control tower – TWR);
- АПУ – Авіаційні правила України;
- ВМУ – візуальні метеорологічні умови (visual meteorological conditions – VMC);
- ВОРЛ – вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar – SSR);
- ВЧ – високі частоти (3-30 МГц);
- гПа – гектопаскаль, кратна одиниця виміру тиску в міжнародній системі одиниць СІ, приблизно дорівнює $\frac{3}{4}$ міліметрів Рт. Ст.;
- ДВЧ – дуже високі частоти (30-300 МГц);
- ДОП – диспетчерський орган підходу (approach control unit – APP);
- ЗПС – злітно-посадкова смуга (runway – RWY);
- КЦПР – координаційний центр пошуку та рятування (rescue coordination centre – RCC);
- міліметрів Рт.Ст. – міліметри ртутного стовпчика, несистемна одиниця виміру тиску приблизно дорівнює $1\frac{1}{3}$ гПа;
- ОПР – обслуговування повітряного руху (air traffic service – ATS);
- ОрПР – організація повітряного руху (air traffic management – ATM);
- ПВП – правила візуальних польотів (visual flight rules – VFR);

ПІО* – польотно-інформаційне обслуговування (flight information service – FIS)

ПМУ – приладові метеорологічні умови (instrument meteorological conditions – ІМС);

ППП – правила польотів за приладами (instrumental flight rules – IFR);

ПС – повітряне судно;

РДЦ – районний диспетчерський центр (area control centre – АСС);

РПІ – район польотної інформації (flight information region – FIR);

САІ* – Служба аеронавігаційної інформації (Aeronautical Information Service – AIS);

СУБП* – система управління безпекою польотів (safety management system – SMS);

УПР – управління повітряним рухом;

ЦПІ – центр польотної інформації (flight information centre – FIC).

Скорочення, що зазначені вище, вимовляються як окремі літери без використання кодів слів, а зірочкою (*) позначені скорочення, що вимовляються як повні слова.

5. Межами застосування цих Авіаційних правил є:

класифікований повітряний простір України;

цивільні аеродроми на території України, на яких надається ОПР;

повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами покладена на Україну;

повітряний простір суміжної держави, делегований Україні для ОПР, у визначених двосторонньою міжнародною угодою межах відповідальності, якщо інше не передбачено такою міжнародною угодою.

6. Делегування відповідальності за ОПР провайдеру послуг ОПР іншої країни в частині повітряного простору України здійснюється зі збереженням повного та виключного суверенітету України над цим повітряним простором.

Відповідальність такого провайдера обмежується технічними та експлуатаційними питаннями.

II. Забезпечення діяльності з ОНР

1. Завдання та види ОНР

1. Завданням ОНР є:

- 1) попередження зіткнень між ПС;
- 2) попередження зіткнень ПС, що знаходяться у зоні маневрування, з перешкодами у цій зоні;
- 3) прискорення та підтримання впорядкованого потоку повітряного руху;
- 4) надання консультацій та інформації для безпечного та ефективного виконання польотів;
- 5) сповіщення відповідних організацій щодо ПС, що знаходяться у стані лиха та потребують допомоги пошуково-рятувальних служб, та надання таким організаціям необхідного сприяння.

2. ОНР складається з: диспетчерського обслуговування, польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування.

3. Диспетчерське обслуговування, що призначається для вирішення завдань, зазначених у підпунктах 1-3 пункту 1 цієї глави, поділяється на:

1) районне диспетчерське обслуговування – забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів ПС, крім тих частин кожного з таких польотів, які вказані у підпунктах 2 та 3 цього пункту, для вирішення завдань, зазначених у підпунктах 1 та 3 пункту 1 цієї глави;

2) диспетчерське обслуговування підходу – забезпечення диспетчерського обслуговування частин контрольованих польотів ПС, які пов'язані з вильотом або прибуттям, для вирішення завдань, зазначених у підпунктах 1 та 3 пункту 1 цієї глави;

3) аеродромне диспетчерське обслуговування – забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху, крім частин польотів ПС, для вирішення завдань, зазначених у пунктах 1-3 глави пункту 1 цієї глави.

4. Польотно-інформаційне обслуговування, яке призначено для вирішення завдання, зазначеного у підпункті 4 пункту 1 цієї глави.

5. Аварійне обслуговування, яке призначено для вирішення завдання, зазначеного у підпункті 5 пункту 1 цієї глави.

2. Органи ОПР

1. Для надання ОПР в класифікованому повітряному просторі України можуть організовуватися такі органи ОПР:

1) РДЦ;

2) ЦПІ;

3) ДОП;

4) АДВ;

5) AFIS;

6) ARO.

2. Примірний перелік робочих місць органів ОПР наведений у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

3. Мінімальний перелік обладнання органів ОПР наведений у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

3. Визначення необхідності в ОПР

1. Потреба в наданні ОПР повинна визначатися з урахуванням:

- 1) типів наявного повітряного руху;
- 2) щільності повітряного руху;
- 3) метеорологічних умов;
- 4) інших факторів, що можуть мати відношення до ОПР.

2. Потреба в ОПР може виникати у разі:

1) наявності повітряного руху, що здійснюється ПС з різними швидкостями, ПС, що виконують польоти за ППП або у повітряному просторі, де здійснюються одночасно польоти за ППП та ПВП;

2) здійснення польотів над морем, малонаселеними районами, гірською місцевістю;

3) наявності постійних потоків повітряного руху або регулярного сполучення.

3. Оснащення бортовими системами попередження зіткнень (ACAS) ПС, що виконують польоти у визначеному районі, не береться до розрахунку при визначенні потреби у ОПП у цьому районі.

4. Обґрунтовані пропозиції щодо організації, припинення, зміни виду та/або розкладу ОПП надає призначений провайдер послуг ОПП в межах відповідальності. Зазначені пропозиції повинні бути предметом спільного прийняття рішення із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності.

5. Рішення про організацію, скасування, припинення ОПП та зміни виду ОПП приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації.

4. Визначення частин повітряного простору та контрольованих аеродромів для забезпечення ОПП

1. У повітряному просторі ОПП, де прийнято рішення забезпечувати польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування, встановлюються РПІ.

РПІ над відкритим морем встановлюються на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

2. Частини повітряного простору, де надається диспетчерське обслуговування польотів за ППП, визначаються як диспетчерські райони або диспетчерські зони.

3. Визначені частини контрольованого повітряного простору, де надається диспетчерське обслуговування польотів за ПВП, зазначаються як повітряний простір класів В, С або D.

4. Якщо диспетчерські райони та диспетчерські зони визначаються в межах РПЦ, вони є складовою частиною цього РПЦ.

5. Аеродроми, на яких прийнято рішення забезпечувати диспетчерське обслуговування аеродромного руху, визначаються як контрольовані аеродроми.

6. Аеродроми, на яких прийнято рішення забезпечувати польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування для аеродромного руху, визначаються як неконтрольовані аеродроми AFIS.

7. Аеродроми, на яких не надається жоден вид ОПР, визначаються як неконтрольовані аеродроми.

5. Класифікація повітряного простору

1. Повітряний простір ОПР класифікується і позначається латинськими літерами А, В, С, D, Е, F, G.

2. У повітряному просторі класу А дозволяються польоти тільки за ППП. Усі польоти забезпечуються диспетчерським обслуговуванням та ешелонуються один від одного.

3. У повітряному просторі класу В дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усі польоти забезпечуються диспетчерським обслуговуванням та ешелонуються один від одного.

4. У повітряному просторі класу С дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усі польоти забезпечуються диспетчерським обслуговуванням.

Польоти за ППП, ешелонуються відносно польотів за ППП та ПВП.

Польоти за ПВП, ешелонуються відносно польотів за ППП і одержують інформацію про інші польоти за ПВП.

5. У повітряному просторі класу D дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усі польоти забезпечуються диспетчерським обслуговуванням.

Польоти за ППП, ешелонуються від польотів за ППП і одержують інформацію про рух польотів за ПВП.

Польоти за ПВП, одержують інформацію про рух усіх інших польотів.

6. У повітряному просторі класу E дозволяються польоти за ППП та ПВП.

Польоти за ППП забезпечуються диспетчерським обслуговуванням та ешелонуються від інших польотів за ППП.

Усі польоти одержують, наскільки це практично можливо, інформацію про рух.

Клас E не застосовується в диспетчерських зонах.

7. У повітряному просторі класу F дозволяються польоти за ППП та ПВП.

Польоти за ППП отримують консультативне обслуговування та, усім польотам за запитом надається польотно-інформаційне обслуговування.

Консультативне обслуговування застосовується як тимчасовий захід, що застосовується до поновлення диспетчерського обслуговування.

8. У повітряному просторі класу G дозволяються польоти за ППП та ПВП та, за запитом, надається польотно-інформаційне обслуговування.

Польоти за ППП дозволяються тільки в межах аеродромних зон польотної інформації (AFIZ) за умови одночасного знаходження у зазначеному повітряному просторі не більше одного ПС, що здійснює політ за ППП.

9. Класифікація повітряного простору ОПР України здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації з урахуванням забезпечення необхідного рівня безпеки польотів, потреб та можливостей щодо ОПР.

Інформація про визначену класифікацію повітряного простору ОПР публікується у Збірнику аеронавігаційної інформації України.

10. Там, де повітряний простір одного класу примикає у вертикальній площині до повітряного простору іншого класу, тобто, коли вони розташовані один над одним, польоти на рівні, що є межею для обох класів повітряного простору ОПР, виконуються з дотриманням вимог, встановлених для класу повітряного простору з меншим обсягом вимог, і забезпечуються відповідним йому обслуговуванням.

При застосуванні цих критеріїв повітряний простір класу В розглядається як такий, що висуває менші обсяги вимог, ніж повітряний простір класу А.

11. Вимоги, що застосовуються до польотів в межах повітряного простору кожного класу зазначені в додатку 3 до цих Авіаційних правил.

6. Польоти в умовах навігації, що базується на характеристиках (PBN)

1. Для застосування PBN в окремих частинах повітряного простору, конкретних районах, на треках та маршрутах ОПР, якщо інше не зазначено регіональними аеронавігаційними угодами, рішенням уповноваженого органу з питань цивільної авіації встановлюються навігаційні специфікації, як зазначено

у документі Doc 9613 «Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» ICAO.

2. Рішення про введення навігаційної специфікації повинно супроводжуватись інформацією про:

1) визначені елементи структури повітряного простору, до яких застосовуються навігаційні специфікації;

2) провайдера(ів) аеронавігаційного обслуговування, що забезпечує(ють) ОПР, зв'язок, навігацію, спостереження;

3) навігаційну інфраструктуру, можливе застосування обмежень, викликаних можливостями навігаційної інфраструктури або особливими вимогами до функціональних можливостей навігаційного обладнання;

4) відповідність визначеної навігаційної специфікації рівню зв'язку, навігації та спостереження, виду ОПР у визначеному повітряному просторі.

3. Рішення про введення навігаційної специфікації повинно супроводжуватись, як мінімум, інформацією від провайдера послуг ОПР, що впроваджує навігаційну специфікацію, про:

1) зміни дизайну повітряного простору в частині, що стосується маршрутів ОПР, процедур заходження на посадку з вертикальним наведенням;

2) характеристики та функціональність ПС, що необхідні для виконання польотів у визначеній частині повітряного простору за процедурами PBN;

3) оцінку з безпеки польотів змін в структурі повітряного простору, процедур виконання польотів та ОПР;

4) можливість одночасного використання процедур звичайної навігації та PBN наявністю процедур заходження на посадку, SID, STAR, маршрутів ОПР, що базуються на застосуванні звичайної навігації та необхідних операційних процедур для виконання польоту за маршрутом, заходження на посадку ПС, яке не відповідає встановленим характеристикам;

5) наявність відповідних процедур дій у надзвичайних обставинах у разі відмови навігаційних засобів, що застосовуються для PBN.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації разом з експлуатантами, провайдерами послуг ОПР, навігації та експлуатантами аеродромів забезпечує координовану імплементацію PBN.

5. Провайдери послуг ОПР та експлуатанти відповідних аеродромів повинні завчасно повідомляти користувачів повітряного простору про їх наміри щодо імплементації PBN.

7. Польоти з використанням зв'язку, що базується на характеристиках (PBC)

1. У разі використання PBC типи специфікації RCP встановлюються, якщо інше не зазначено регіональними аеронавігаційними угодами, уповноваженим органом з питань цивільної авіації, як зазначено у документі Doc 9869 «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)» ICAO.

2. При встановленні специфікації RCP можуть існувати обмежувальні умови, що спричинені обмеженнями інфраструктури зв'язку або конкретними технічними вимогами щодо функціональності засобів зв'язку.

3. Встановлена специфікація RCP повинна відповідати виду ОПР, що надається.

8. Польоти з використанням спостереження, що базується на характеристиках (PBS)

1. У разі використання PBS типи специфікації RSP встановлюються, якщо інше не зазначено регіональними аеронавігаційними угодами, уповноваженим органом з питань цивільної авіації, як зазначено у документі Doc 9869 «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)» ICAO.

2. При встановленні специфікації RSP можуть існувати обмежувальні умови, що спричинені обмеженнями інфраструктури спостереження або конкретними технічними вимогами щодо функціональності засобів спостереження.

3. Встановлена специфікація RSP повинна відповідати виду ОПР, що надається.

4. При встановленні специфікації RSP для PBS органи ОПР повинні бути забезпечені обладнанням, функціонально здатним забезпечити специфікацію RSP.

9. Організація та призначення органів, що забезпечують ОПР

1. ЦПІ створюються для забезпечення польотно-інформаційного та аварійного обслуговування в межах РПІ, якщо відповідальність за забезпечення такого обслуговування в межах РПІ не покладено на орган диспетчерського

ОПР, який має необхідні засоби для виконання функцій, пов'язаних з такою відповідальністю.

Це не виключає можливості делегування функцій щодо забезпечення деяких елементів польотно-інформаційного обслуговування іншим органам ОПР.

2. Органи диспетчерського ОПР створюються для забезпечення диспетчерського обслуговування, польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування в межах диспетчерських районів, диспетчерських зон та контрольованих аеродромів.

3. Види обслуговування, що забезпечуються різними органами диспетчерського ОПР зазначено у пункті 2, глави 1, розділу III цих Авіаційних правил.

4. Органи польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS) створюються для забезпечення польотно-інформаційного та аварійного обслуговування на неконтрольованих аеродромах AFIS.

5. Пункти збору донесень щодо ОПР (ARO) встановлюються провайдерами послуг ОПР з метою забезпечення обміну повідомленнями щодо ОПР між органами ОПР, експлуатантами, експлуатантами аеродрому, інтегрованою системою первинної обробки планів польоту Євроконтролю та забезпечення можливості надання повідомлень екіпажами ПС щодо інцидентів при повітряному русі. ARO може створюватись для обслуговування одного або декількох аеродромів.

10. Вимоги до районів польотної інформації, диспетчерських районів та диспетчерських зон

1. Розподіл повітряного простору, в якому повинно забезпечуватися ОПП, слід більше пов'язувати з структурою маршрутів ОПП та необхідністю ефективного обслуговування, ніж з державним кордоном.

Угоди стосовно розподілу повітряного простору, що перетинає державний кордон, слід заключати у тому випадку, коли такі дії будуть полегшувати забезпечення ОПП. Угоди, які дозволяють здійснити розподіл повітряного простору за допомогою прямих ліній, доцільно укладати там, де органи ОПП використовують визначені технічні прийоми обробки даних.

У разі, коли розподіл повітряного простору виконується з урахуванням державного кордону, на підставі двосторонніх домовленостей необхідно встановлювати зручно розташовані точки передачі управління.

2. Межі РПІ повинні встановлюватись таким чином, щоб охоплювати всю структуру маршрутів ОПП, що підлягають обслуговуванню такими районами.

3. Увесь повітряний простір, обмежений боковими межами РПІ, повинен бути включений до РПІ, крім повітряного простору UIR.

4. Там, де РПІ межує з UIR, нижня встановлена межа верхнього району польотної інформації повинна співпадати з верхньою межею РПІ та з крейсерським ешеленом польоту за ПВП відповідно до таблиці крейсерських ешелонів польоту у повітряному просторі України, зазначених у додатку 2 до АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522 (далі – Загальні правила польотів у повітряному просторі України).

5. У тих випадках, коли встановлюється верхній район польотної інформації, діючі в ньому процедури не обов'язково повинні бути аналогічними процедурам, що діють у розташованому під ним РПП.

6. Межі диспетчерських районів, що включають, серед іншого, УТА, СТА, маршрути ОПР, повітряний простір вільних маршрутів та ТМА, встановлюються з таким розрахунком, щоб вони охоплювали повітряний простір, достатній для включення траєкторій польотів за ППП чи їх частин, для яких бажано забезпечувати відповідні види диспетчерського обслуговування з урахуванням можливостей навігаційних засобів, які, як правило, використовуються в цьому районі.

7. Нижня межа диспетчерського району встановлюється на висоті не менше 200 метрів (700 футів) над землею чи водною поверхнею.

Для окремих частин відповідної диспетчерської зони можуть встановлюватись різні значення нижньої межі.

8. Нижню межу диспетчерського району, коли це практично можливо та доцільно для забезпечення свободи виконання польотів за ПВП нижче диспетчерського району, слід встановлювати вище межі, зазначеної у пункті 7 цієї глави.

9. Коли нижня межа диспетчерського району є вищою за 900 метрів (3000 футів) AMSL, вона повинна співпадати з крейсерським ешелонам польоту за ПВП, зазначеним у додатку 2 до Загальних правил польотів у повітряному просторі України. Це означає, що вибраний крейсерський ешелон польоту за ПВП, якщо він використовується, повинен бути таким, щоб очікувані коливання місцевого атмосферного тиску не призводили до зниження цієї межі до висоти менше 200 метрів (700 футів) над землею чи водною поверхнею.

10. Верхня межа диспетчерського району встановлюється, коли:

1) диспетчерське ОПР вище цієї межі забезпечуватись не буде;

2) диспетчерський район розташований нижче верхнього диспетчерського району, та його верхня межа співпадає з нижньою межею верхнього диспетчерського району.

У випадку, коли така межа встановлюється, вона повинна співпадати з крейсерським ешеленом польоту за ПВП, зазначеним у додатку 2 до Загальних правил польотів у повітряному просторі України.

11. Райони польотної інформації та диспетчерські райони у верхньому повітряному просторі встановлюються у випадках, коли необхідно обмежити кількість UIR чи UTA, через які в іншому випадку повинні були б виконуватись польоти ПС на великих висотах. Межі відповідно UIR чи UTA слід встановлювати таким чином, щоб вони охоплювали повітряний простір в межах бічних меж кількох нижніх РПІ чи СТА.

12. Диспетчерські зони:

1) бічні межі СТР охоплюють, як мінімум, ті частини повітряного простору, які не входять в диспетчерські райони (СТА, ТМА), через які проходять траєкторії польотів ПС за ППП, що прибувають та/або вилітають на/з аеродромів, які підлягають використанню в ПМУ;

2) ПС, що виконують політ в зонах очікування поблизу аеродромів, вважаються прибуваючими ПС;

3) бічні межі CTR повинні бути, як мінімум, на відстані 9,3 кілометрів (5 NM) від центру відповідного аеродрому чи поруч розташованих аеродромів в напрямках, звідки можуть виконуватись заходження на посадку;

4) CTR може включати два чи більше близько розташованих один від одного аеродромів;

5) якщо CTR не розповсюджується за бічні межі диспетчерського району (СТА, ТМА), вона простягається вверх від поверхні землі як мінімум до нижньої межі диспетчерського району;

6) за необхідності можна встановлювати верхню межу CTR вище нижньої межі розташованого вище диспетчерського району;

7) якщо CTR встановлено поза боковими межами диспетчерського району, слід встановлювати верхню межу;

8) якщо необхідно встановити верхню межу CTR вище нижньої межі диспетчерського району, розташованого над нею, чи якщо CTR розташована поза бічними межами диспетчерського району, її верхню межу слід встановлювати на висоті, яка може легко визначатися пілотами;

9) в тому випадку, коли така межа проходить вище 900 м (3000 футів) AMSL вона повинна співпадати з крейсерським ешеленом польоту за ПВП зазначеним у додатку 2 до Загальних правил польотів у повітряному просторі України. Це означає, що вибраний крейсерський ешелон польоту за ПВП, якщо він використовується, повинен бути таким, щоб очікувані коливання місцевого атмосферного тиску не призводили до зниження цієї межі до висоти менше 200 метрів (700 футів) над земною чи водною поверхнею.

13. Зони польотної інформації (FIZ):

1) частини повітряного простору поза межами контрольованого повітряного простору для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування в межах РПІ повинні бути позначені як зони польотної інформації;

2) FIZ обмежуються визначеними боковими та вертикальними межами таким чином, щоб забезпечити польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування у неконтрольованому повітряному просторі РПІ з урахуванням елементів структури повітряного простору та наявної ретрансляційної мережі авіаційного повітряного електрозв'язку.

14. Аеродромні зони польотної інформації (AFIZ):

1) частини повітряного простору, які визначені для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування в районі неконтрольованого аеродрому AFIS, повинні бути позначені як аеродромні зони польотної інформації;

2) AFIZ обмежуються визначеними боковими та вертикальними межами. Розміри AFIZ слід встановлювати з урахуванням експлуатаційних потреб та місцевих умов (встановлених схем аеродромного руху, видів польотів, які виконуються на аеродромі тощо).

15. Зони аеродромного руху (ATZ):

1) частини повітряного простору, які визначені для забезпечення безпеки аеродромного руху на неконтрольованому аеродромі, на якому не надається ОПР, можуть позначатися як зони аеродромного руху;

2) ATZ обмежуються визначеними боковими та вертикальними межами. Розміри ATZ слід встановлювати з урахуванням потоків аеродромного та іншого руху.

11. Позначення органів та повітряного простору ОПР

1. РДЦ, ЦПІ слід позначати, використовуючи назву найближчого населеного пункту або географічного орієнтира.

2. АДВ, ДОП слід позначати, використовуючи назву аеродрому, на якому він розташований.

3. СТР, СТА, УТА, ТМА або РПІ слід позначати, використовуючи назву органу ОПР, під управлінням якого знаходиться такий повітряний простір.

4. АFІZ, АТZ слід позначати, використовуючи назву аеродрому/вертодрому, для якого вони організовані.

12. Встановлення та позначення маршрутів ОПР

1. При встановленні маршрутів ОПР забезпечується захищений повітряний простір вздовж кожного маршруту ОПР та безпечні інтервали між суміжними маршрутами ОПР.

Інструктивний матеріал, щодо встановлення маршрутів ОПР, що визначаються VOR, міститься у додатку 4 до цих Авіаційних правил.

2. У разі значної щільності, складності чи характеру руху, встановлюються спеціальні маршрути ОПР на малих висотах, в тому числі для використання вертольотами, що виконують польоти на вертопалуби,