

такому пункті екіпажу ПС необхідно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;

3) у разі визначення відповідним органом ОПР, екіпаж ПС повинен встановити зв'язок з диспетчерським органом у напрямку польоту до точки передачі контролю для отримання диспетчерського дозволу у напрямку польоту;

4) при отриманні диспетчерського дозволу в напрямку польоту екіпаж ПС повинен підтримувати двосторонній радіозв'язок з диспетчерським органом, під контролем якого він перебуває;

5) диспетчерський дозвіл у напрямку польоту повинен бути чітко ідентифікований екіпажем ПС;

6) якщо не узгоджено інше, диспетчерські дозволи у напрямку польоту не повинні впливати на запланований профіль польоту у будь-якому повітряному просторі, за виключенням повітряного простору органу ОПР, відповідального за доведення диспетчерського дозволу у напрямку польоту.

Вимоги, що стосуються служби обслуговування з доведення диспетчерських дозволів у напрямку польоту, містяться у томі II Додатку 10 «Авиационная электросвязь» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации» ІСАО та Doc 9694 «Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения» ІСАО;

7) там, де це практично доцільно і де для спрощення доведення диспетчерських дозволів у напрямку польоту використовується зв'язок за лінією передачі даних, повинен забезпечуватись двосторонній мовний зв'язок між екіпажем ПС та органом ОПР, що надає диспетчерський дозвіл у напрямку польоту.

8) якщо виліт ПС планується з аеродрому, який знаходиться в одному диспетчерському районі із входженням до іншого диспетчерського району в межах 30 хвилин, або іншого конкретного періоду часу, погодженого між РДЦ, координація з наступним РДЦ здійснюється до надання дозволу на виліт.

9) якщо екіпаж ПС має намір вийти за межі диспетчерського району для польоту поза межами контрольованого повітряного простору з подальшим заходженням до того самого або іншого диспетчерського району, дозвіл надається до аеродрому першої посадки. Такий дозвіл або зміни до нього діють для етапів польоту, які виконуються в контрольованому повітряному просторі.

11. Організація потоків повітряного руху

1. Система організації потоків повітряного руху впроваджується у повітряному просторі, де запит на повітряний рух періодично перевищує, або очікується, що може перевищувати заявлену пропускну спроможність відповідного диспетчерського органу ОПР.

2. У контрольованому повітряному просторі України система організації потоків повітряного руху функціонує в рамках Європейської мережі організації повітряного руху за допомогою Центра менеджменту операцій мережі Євроконтролю та органів організації потоків повітряного руху, розташованих у кожному РДЦ, на підставі угоди між Євроконтролем та відповідним РДЦ.

Провайдеру послуг ОПР слід використовувати загальні процедури та спільні методи визначення задекларованої пропускнуої спроможності органів ОПР, що застосовуються в рамках Європейської мережі організації повітряного руху.

3. Задекларована пропускну спроможність органу ОПР розраховується та переглядається у разі змін в системі ОрПР провайдером послуг ОПР відповідно

до умов надання обслуговування, конфігурації секторів, інших умов, що впливають або передбачається, що можуть в подальшому впливати на пропускну спроможність органу ОНР. Розрахована пропускну спроможність органу ОНР доводиться до уповноваженого органу з питань цивільної авіації та центра менеджменту операцій мережі Євроконтролю.

4. Коли орган ОНР встановить, що прийнятий під контроль додатковий повітряний рух, неможливо прийняти у визначений проміжок часу у конкретному місці чи районі, або можливо прийняти лише в певній кількості, такий орган повинен повідомити про це відповідний орган організації потоків повітряного руху та, у визначених випадках, інші органи ОНР. Екіпажі ПС, що прямують до перевантаженого місця чи району та відповідні експлуатанти повинні бути поінформовані про затримки, що очікуються або обмеження, що будуть застосовані.

5. Інформація до експлуатантів про застосовані обмеження завчасно доводиться відповідним органом організації потоків повітряного руху.

6. Вимоги щодо організації потоків повітряного руху у контрольованому повітряному просторі України зазначені у АПУ «Правила організації потоків повітряного руху», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2016 року № 567, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12 жовтня 2016 року за № 1354/29484.

12. Управління рухом осіб та транспортних засобів на аеродромах

1. Рух осіб або транспортних засобів, в тому числі ПС, що буксируються у зоні маневрування аеродрому повинен контролюватися АДВ з метою уникнення небезпеки для них та ПС, що виконують посадку, руління чи зліт.

2. При застосуванні процедур, обумовлених низькою видимістю:

1) кількість людей та транспортних засобів, що працюють у зоні маневрування аеродрому, обмежується необхідним мінімумом та особлива увага повинна бути надана вимогам щодо захисту чутливої(их) зони(зон) ILS під час виконання точних заходжень на посадку за приладами за категоріями II або III;

2) з урахуванням дотримання положень пункту 4 цієї глави мінімальна відстань між транспортними засобами та ПС, що виконують руління, повинна бути не менше ніж встановлено відповідним органом ОНР з урахуванням наявних технічних засобів;

3) при постійному виконанні точних заходжень на посадку за приладами одночасно за ILS за категоріями II або III на одну й ту ж саму ЗПС, забезпечується захист обмежувальних критичних та чутливих зон ILS за більш жорсткими обмеженнями.

3. Період застосування процедур, обумовлених низькою видимістю, встановлюється згідно з відповідними інструкціями органу ОНР, що визначено процедурою експлуатації аеродрому в умовах низької видимості, розробленої та впровадженої на аеродромі.

Інструктивний матеріал щодо виконання операцій на аеродромі в умовах низької видимості міститься у Doc 9476 «Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним» ІСАО.

4. Аварійно-рятувальні транспортні засоби, що прянують для надання допомоги ПС, яке зазнає/зазнало лиха, користуються першочерговим правом руху перед усіма іншими видами руху на поверхні.

5. Інші транспортні засоби у зоні маневрування повинні дотримуватися таких правил:

1) транспортні засоби, у тому числі, що буксирують ПС, поступаються ПС, що виконують посадку, зліт та руління;

2) транспортні засоби поступаються транспортним засобам, що буксирують ПС;

3) транспортні засоби поступаються іншим транспортним засобам у випадках, визначених місцевими інструкціями органу ОНР;

4) незважаючи на положення підпунктів 1-3 цього пункту транспортні засоби, у тому числі, що буксирують ПС, повинні виконувати вказівки АДВ.

Порядок управління рухом ПС, які виконують руління у зоні маневрування аеродрому, зазначений у Правилах обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2010 року № 383, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2010 року за № 979/18274 (далі – Правила обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України).

13. Забезпечення радіолокаційного спостереження та ADS-B

1. Наземні радіолокаційні системи та системи ADS-B повинні забезпечувати відображення пов'язаних з безпекою польотів оповіщення та попередження.

2. Повинні забезпечуватись відображення оповіщень про конфліктну ситуацію, попереджувальну інформацію про конфліктну ситуацію,

попередження про мінімальну безпечну абсолютну висоту та ненавмисне дублювання кодів ВОРЛ.

14. Використання радіолокатора контролю наземного руху (SMR)

1. За відсутності візуального спостереження за всією або частиною площі зони маневрування з метою доповнення візуального спостереження необхідно використовувати радіолокатор SMR, або інше обладнання для спостереження з метою:

- 1) контролю за рухом ПС та транспортних засобів у зоні маневрування;
- 2) інформування екіпажів ПС та, при необхідності, водіїв транспортних засобів про напрямок руху;
- 3) надання рекомендацій та допомоги в забезпеченні безпечного та ефективного руху ПС і транспортних засобів в зоні маневрування.

2. Порядок використання SMR органами ОПР зазначено у розділі XXXVIII Правил обслуговування повітряного руху з використанням засобів спостереження, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 07 листопада 2011 року № 521, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 01 грудня 2011 року за № 1382/20120.

Інструктивний матеріал щодо використання SMR міститься в Doc 9476 «Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним» ІКАО, Doc 9830 «Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним» та Doc 9426 «Руководство по планированию обслуживания воздушного движения» ІКАО.

IV. Польотно-інформаційне обслуговування

1. Застосування польотно-інформаційного обслуговування

1. Польотно-інформаційним обслуговуванням забезпечуються всі ПС, на політ яких ця інформація може вплинути та які:

- 1) забезпечуються диспетчерським обслуговуванням повітряного руху;
- 2) будь-яким іншим чином відомі відповідним органам ОПР.

Польотно-інформаційне обслуговування не знімає з командира ПС будь-якої відповідальності, так як він приймає остаточне рішення стосовно будь-якої запропонованої зміни плану польоту.

2. Польотно-інформаційне обслуговування забезпечується:

у межах РПІ – ЦПІ, або іншим відповідним органом ОПР, який має належні засоби для виконання таких функцій;

у межах контрольованого повітряного простору і на контрольованих аеродромах – відповідними органами ОПР, які визначаються для забезпечення диспетчерського обслуговування у диспетчерських районах або диспетчерських зонах;

у межах AFIZ та на аеродромах AFIS – відповідним органом AFIS.

3. У тому випадку, коли органи ОПР забезпечують одночасно польотно-інформаційне та диспетчерське ОПР, надання диспетчерського ОПР здійснюється першочергово відносно до надання польотно-інформаційного обслуговування в усіх випадках, коли цього потребує надання диспетчерського ОПР.

4. Слід враховувати, що при певних обставинах ПС, що виконують заходження на посадку, посадку, зліт та набір висоти, можуть потребувати важливої інформації крім тієї, яка відноситься до надання диспетчерського ОПР.

2. Обсяги застосування польотно-інформаційного обслуговування

1. Польотно-інформаційне обслуговування повинно включати забезпечення надання інформації щодо:

- 1) інформації SIGMET та AIRMET;
- 2) інформації стосовно хмар вулканічного попелу;
- 3) інформацією стосовно викидів в атмосферу радіоактивних речовин чи токсичних хімічних речовин;
- 4) інформацією про зміни експлуатаційної готовності радіонавігаційних служб;
- 5) інформацією про зміни стану аеродромів та пов'язаних з ними засобів, включаючи інформацію про стан робочих площ аеродромів, коли вони покриті снігом, льодом чи значним шаром води;
- 6) інформацією про безпілотні некеровані аеростати/метеозонди/ кулі-пілоти;
- 7) будь-якою іншою інформацією, що може стосуватися безпеки польотів.

2. Крім інформації, вказаної у пункті 1 цієї глави, польотно-інформаційне обслуговування, яким забезпечуються польоти, повинно включати надання інформації щодо:

1) фактичних чи прогнозованих погодних умов на аеродромі вильоту, призначення та запасних аеродромах;

2) небезпеки зіткнення для ПС, що виконують політ у повітряному просторі класів C, D, E, F і G;

3) для польотів над водною поверхнею, за можливістю та на запит пілота, будь-якої наявної інформації щодо радіопозивного, місцезнаходження, курсу польоту, швидкості тощо надводних суден у цьому районі.

Інформація, зазначена у підпункті 2 цього пункту, включає в себе лише відомі ПС, присутність яких може створювати загрозу зіткнення з ПС, що інформуються, іноді може бути неповною і органи ОПР не можуть взяти на себе відповідальність за її постійний випуск та точність.

Якщо є необхідність доповнити інформацію про наявність загрози зіткнення, що надається відповідно до підпункту 2 цього пункту, або у випадку тимчасового порушення польотно-інформаційного обслуговування у певному повітряному просторі, можна застосовувати радіомовну передачу ПС інформації про рух (ТІВА). Інструктивний матеріал стосовно процедур ТІВА і пов'язаними з цим експлуатаційними правилами міститься у додатку 12 до цих Авіаційних правил.

3. Органам ОПР слід якомога скоріше передавати спеціальні донесення з бортів ПС іншим відповідним ПС, пов'язаними з ними метеорологічним органам та іншим відповідним органам ОПР. Період часу, протягом якого відповідний орган ОПР передає отримані донесення з борту ПС іншим ПС, визначається спільно відповідним метеорологічним органом та органом ОПР.

4. Крім інформації, вказаної в пункті 1 цієї глави, польотно-інформаційне обслуговування, яке надається ПС, що виконують польоти за ПВП, повинно включати надання інформації про рух та погодні умови за маршрутом польоту, в яких політ за ПВП може виявитись неможливим.

3. Застосування радіомовних передач при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні

1. Метеорологічна інформація та оперативна інформація стосовно радіонавігаційного обслуговування та аеродромів, що включається в польотно-інформаційне обслуговування, за наявності, повинна надаватися в об'єднаному з експлуатаційної точки зору вигляді.

2. Повідомлення, що містять об'єднану оперативну польотну інформацію, передаються на борт ПС у повному обсязі та, у визначених випадках, послідовно для різних етапів польоту.

3. Коли при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні забезпечуються радіомовні передачі, вони повинні складатися із повідомлень, що містять об'єднану інформацію стосовно окремих експлуатаційних і метеорологічних елементів та на різних етапах польоту повинні бути трьох основних типів (ВЧ, ДВЧ та АТІS).

4. Використання повідомлень OFIS в направлених передачах типу «запит-відповідь».

На запит пілота відповідне(і) повідомлення OFIS повинно(і) бути передано(і) відповідним органом ОПР.

4. ВЧ-радіомовні передачі при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні (OFIS)

1. ВЧ-радіомовні передачі OFIS забезпечуються при встановленні їх необхідності в регіональних аеронавігаційних угодах.

2. Коли такі радіомовні передачі забезпечуються:

1) інформація повинна надаватися в обсягах і порядку, зазначених у пункті 5 цієї глави, відповідно до укладених регіональних аеронавігаційних угод;

2) інформація про аеродроми, відносно яких необхідно включити зведення і прогнози, направляється до регіонального офісу ІКАО для включення до DOC 7754 «Аэронавигационный план. Европейский регион.» ІКАО;

3) послідовність роботи станцій, що задіяні в радіомовній передачі, встановлюється відповідно до визначеного регіональними аеронавігаційними угодами порядку;

4) при ВЧ-радіомовній передачі OFIS враховуються фізичні можливості людини. Тривалість радіомовної передачі повідомлення не повинна перевищувати тривалість, встановлену у регіональних аеронавігаційних угодах, при цьому повинна звертатись увага, щоб швидкість передачі не погіршувала якості прийому;

5) кожне повідомлення по аеродрому позначається назвою аеродрому, до якого відноситься передача;

6) у тому випадку, коли до початку радіомовної передачі інформацію не отримано, включається остання наявна інформація із зазначенням часу цього спостереження;

7) радіомовну передачу повного повідомлення слід повторювати, якщо це дозволяє проміжок часу, виділений для даної радіомовної станції;

8) інформацію, що включається до радіомовної передачі, повинна оновлюватися негайно, у разі її суттєвої зміни;

9) ВЧ-повідомлення OFIS готують та розповсюджують органи, що для цього підготовлені. Рішення про призначення таких органів ОПР приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації.

3. ВЧ-радіомовні передачі OFIS по аеродромам, виділеним для використання при міжнародних повітряних перевезеннях, повинні вестись англійською мовою.

4. У разі ведення ВЧ-радіомовних передач OFIS кількома мовами, для кожної із них повинен використовуватися окремий канал.

5. Повідомлення, що входять до ВЧ-радіомовних передач OFIS, повинні містити наступну інформацію у такій послідовності (якщо інше не передбачено регіональною аеронавігаційною угодою):

1) про погоду за маршрутами польотів – інформацію стосовно особливих явищ погоди за маршрутами польотів та інших явищ в атмосфері, що можуть вплинути на безпеку польотів ПС, слід передавати у вигляді інформації SIGMET, яка випускається відповідно до вимог розділу VII Авіаційних правил України

«Метеорологічне обслуговування цивільної авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 09.03.2017 № 166, зареєстрованих Міністерством юстиції України 05 вересня 2017 № 1092/30960 (далі - АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації»);

2) інформацію по аеродрому, в тому числі:

назву аеродрому;

час спостереження;

важлива оперативна інформація;

напрямок та швидкість приземного вітру за наявності, максимальна швидкість вітру;

видимість та, у визначених випадках, дальність видимості на ЗПС (RVR);

поточну погоду;

хмарність нижче 1500 метрів (5000 футів) чи нижче найбільшої мінімальної абсолютної висоти у секторі в залежності від того, яке значення більше, купчасто-дощова хмарність або TCU на будь-якій висоті. Якщо небо не видно – вертикальна видимість, коли така інформація наявна;

прогноз по аеродрому.

6. Інформація щодо видимості, її дальності на ЗПС (RVR), явищ поточної погоди та хмарності, зазначена у абзацах 5-7, підпункту 2, пункту 5, цієї глави замінюються терміном «CAVOK», якщо одночасно спостерігаються погодні умови, вказані в розділі IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

5. ДВЧ-радіомовні передачі при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні (OFIS)

1. ДВЧ-радіомовні передачі при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні повинні забезпечуватися як встановлено регіональними аеронавігаційними угодами.

2. Якщо радіомовні передачі забезпечуються:

1) аеродроми, відносно яких необхідно включати зведення та прогнози, повинні зазначатися у регіональних аеронавігаційних угодах;

2) кожне повідомлення по аеродрому повинно позначатися назвою аеродрому, до якого відноситься інформація;

3) коли інформацію, що включається до радіомовної передачі своєчасно не отримано, повинна включатися остання наявна інформація із зазначенням часу спостереження;

4) радіомовні передачі повинні вестися безперервно та з повторенням;

5) при ДВЧ-радіомовній передачі OFIS слід враховувати можливості людини.

За наявності практичної можливості тривалість радіомовної передачі повідомлення не повинна перевищувати 5 хвилин, при цьому необхідно звертати увагу на те, щоб швидкість передачі не погіршувала якості прийому;

6) радіомовне повідомлення повинні оновлюватися на регулярній основі відповідно до регіональних аеронавігаційних угод та відразу після суттєвих змін у інформації;

7) ДВЧ-повідомлення OFIS повинні готуватися та розповсюджуватися органами, які для цього найбільш підготовлені. Рішення про призначення таких органів ОПР приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації.

3. ДВЧ-радіомовні передачі OFIS по аеродромам, виділеним для використання у рамках міжнародних повітряних перевезень, повинні вестися англійською мовою.

4. У разі ДВЧ-радіомовних передач OFIS на кількох мовах, для кожної із них повинен використовуватися окремий канал.

5. До повідомлень, що входять до ДВЧ-радіомовних передач OFIS, включається наступна інформація:

- 1) назва аеродрому;
- 2) час спостереження;
- 3) ЗПС, що використовується для посадки;
- 4) особливі умови на поверхні ЗПС та, якщо доречно, вимірний коефіцієнт зчеплення/оцінене зчеплення на поверхні;
- 5) за потреби, зміни експлуатаційного стану радіонавігаційних служб;
- 6) за потреби, затримка у зоні очікування;
- 7) напрямок та швидкість приземного вітру, за потреби, максимальна швидкість вітру;

8) видимість та, за необхідності, дальність видимості на ЗПС (RVR);

9) поточна погода;

10) хмарність нижче 1500 метрів (5000 футів) або нижче найбільшої мінімальної абсолютної висоти у секторі в залежності від того, яке значення більше, купчасто-дощова хмарність або TCU на будь-якій висоті. Якщо неба не видно – вертикальна видимість, коли така інформація наявна;

11) температура повітря;

12) температура точки роси;

13) дані для встановлення висотоміра за QNH;

14) додаткова інформація про зсув вітру;

15) прогноз типу «TREND», коли він наявний;

16) інформація про поточні повідомлення SIGMET.

6. Інформація щодо видимості, дальності видимості на ЗПС (RVR), явищ поточної погоди та хмарності, зазначена у підпунктах 8-10 пункту 5 цієї глави замінюються терміном «CAVOK», якщо одночасно спостерігаються погодні умови, вказані в пункті 2 глави 16 розділу IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

7. Інформація щодо температури повітря, температури точки роси та атмосферного тиску за QNH, зазначена у підпунктах 11-13 пункту 5 цієї глави включається на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

6. Передачі автоматичного термінального інформаційного обслуговування за допомогою авіаційного електрозв'язку (мовний ATIS)

1. Передачі мовного ATIS повинні забезпечуватись на аеродромах, де є необхідність у зниженні навантаження на ДВЧ-канали двостороннього зв'язку ОПР «повітря-земля». Якщо ці передачі забезпечуються, вони повинні складатися із:

1) однієї передачі для ПС, що прибувають; або

2) однієї передачі для ПС, що вилітають; або

3) однієї передачі для ПС, що вилітають та прибувають; або

4) двох передач відповідно для ПС, що прибувають та вилітають на тих аеродромах, де тривалість передачі для ПС, що вилітають та прибувають, була б надто великою.

2. У разі можливості здійснення передач мовного ATIS, повинна використовуватись окрема частота ДВЧ діапазону. Якщо використання окремої частоти неможливе, передачу можна вести мовним (мовними) каналом (каналами) навігаційного засобу (засобів) термінального району, бажано каналом VOR, за умови, що він має достатню зону дії та забезпечує необхідну якість прийому сигналу, та що позначення цього навігаційного засобу послідовно чергується з даною передачею не перешкоджаючи отриманню інформації мовного ATIS.

3. Передачі мовного ATIS не повинні транслюватися мовним каналом ILS.

4. Коли забезпечується мовний ATIS, передачі повинні вестися безперервно та з повторенням.

5. Якщо поточне повідомлення ATIS не готувалось відповідним (відповідними) органом (органами) ОПР, що забезпечує (забезпечують) ПС інформацією, стосовно заходження на посадку, посадки та зльоту, інформація поточного повідомлення ATIS повинна негайно доводитися до відома таких органів ОПР.

6. Передачі мовного ATIS на визначених аеродромах, що використовуються в рамках міжнародних повітряних перевезень, повинні вестися принаймі англійською мовою.

7. Якщо передачі мовного ATIS ведуться кількома мовами, для кожної із них використовується окремий канал.

8. За можливості, тривалість передачі повідомлення мовного ATIS потрібно обмежувати 30 секундами, при цьому повинно контролюватися, щоб швидкість передачі чи пізнавальний сигнал навігаційного засобу, що використовується для передачі ATIS, не погіршували якості прийому повідомлення ATIS. При складанні повідомлення мовного ATIS враховуються можливості людини.

7. Автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних (D-ATIS)

1. У тих випадках, коли D-ATIS доповнює існуючий мовний ATIS, відомості, що містяться в блоці даних, повинні бути ідентичні за змістом та форматом передачам мовного ATIS.

2. Якщо метеорологічна інформація надається в реальному часі, але дані залишаються в рамках параметрів, що не підпадають під критерії значних змін метеорологічних величин, зміст, з метою збереження того ж індексу, повинен вважатися ідентичним. Критерії значних змін метеорологічних величин зазначені у пункті 4 глави 3 розділу IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

3. Якщо D-ATIS доповнює наявну мовну ATIS і ATIS потребує модернізації, модернізація мовного ATIS та D-ATIS здійснюється одночасно.

4. Інструктивний матеріал щодо D-ATIS міститься у Doc 9694 «Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения» ICAO. Технічні вимоги до застосування D-ATIS містяться у главі 3 частини першої Тому III Додатку 10 «Авиационная электросвязь» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации» ICAO.

8. Автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (за допомогою авіаційного електрозв'язку чи лінії передачі даних)

1. Якщо забезпечуються мовний ATIS або/та D-ATIS:

1) інформація, що передається, повинна стосуватися одного аеродрому;

2) інформація, що передається, повинна негайно оновлюватися коли до неї вносяться суттєві зміни;

3) підготовка та розповсюдження повідомлення ATIS покладається на органи ОНР;

4) окремі повідомлення ATIS повинні позначатися індексом у вигляді букви із фонетичного алфавіту ICAO, наступним повідомленням ATIS індекси присвоюються в алфавітному порядку;

5) ПС повинні підтверджувати прийом інформації після встановлення зв'язку з диспетчерським органом ОНР, що забезпечує ДОП або АДВ;

6) відповідний орган ОНР повинен, відповідаючи на повідомлення, вказане у підпункті 5 цього пункту, або у випадку прибуваючих ПС, у визначений провайдером послуг ОНР інший час, забезпечити ПС поточними даними стосовно встановлення висотоміра;

7) метеорологічна інформація повинна базуватися на місцевих метеорологічних регулярних чи спеціальних зведеннях.

Напрямок, швидкість приземного вітру та дальність видимості на ЗПС (RVR) повинні осереднюватись за дві та одну хвилину відповідно.

Інформація щодо вітру повинна бути репрезентативною для умов вздовж ЗПС для ПС, що вилітають та для умов в зоні приземлення для ПС, що прибувають.

2. Якщо через швидку зміну метеорологічних явищ недоцільно включати в передачу ATIS метеорологічне зведення, у повідомленнях ATIS повинно вказуватись, що відповідна інформація про погоду буде передана під час встановлення зв'язку з відповідним органом ОНР.

3. Інформацію, що міститься у поточній передачі ATIS, отримання якої підтверджено відповідним ПС, не включається в направлену передачу для цього ПС, за винятком даних стосовно встановлення висотоміру, які наводяться відповідно до підпункту 6 пункту 1 цієї глави.

4. Якщо ПС підтверджує прийом передачі ATIS, який не є поточним, будь-який елемент інформації, що потребує оновлення повинен без затримки передається цьому ПС.

5. Передачі ATIS повинні створюватися якомога коротшими. Інформацію, крім зазначеної у главах 9-11 цього розділу, зокрема, яка вже міститься у AIP та NOTAM слід включати тільки тоді, коли це підтверджується виключними обставинами.

9. Передачі ATIS для ПС, що прибувають або вилітають

1. Передачі ATIS, що містять інформацію для ПС, що прибувають та вилітають, повинна містити наступні елементи інформації у такому порядку:

- 1) назва аеродрому;
- 2) індикатор прибуття та/або вильоту;
- 3) тип контракту, якщо передача ведеться через D-ATIS;
- 4) індекс;
- 5) якщо доцільно, час спостереження;
- 6) вид(и) ймовірного заходження (заходжень) на посадку;

7) ЗПС, що використовується (використовуються), стан аеродромної системи аварійного гальмування, що створює потенційну небезпеку, якщо така присутня;

8) особливі умови на поверхні ЗПС і, якщо доцільно, коефіцієнт зчеплення;

9) якщо доцільно, затримка в зоні очікування;

10) у відповідному випадку – ешелон переходу;

11) інша важлива оперативна інформація;

12) напрямок (в градусах відносно магнітного меридіану) та швидкість приземного вітру, у тому числі значні зміни, та, якщо присутні датчики приземного вітру, встановлені на конкретних ділянках ЗПС, що використовується (використовуються), та ця інформація вимагається експлуатантами, зазначення ЗПС та її ділянки, до якої інформація відноситься;

13) видимість та, у відповідному випадку, RVR та, якщо присутні датчики видимості/RVR, встановлені на конкретних ділянках ЗПС, що використовується (використовуються), та ця інформація вимагається експлуатантами, зазначення ЗПС та її ділянки, до якої інформація відноситься;

14) поточна погода;

15) хмарність нижче 1500 метрів (5000 футів) або нижче найбільшої мінімальної абсолютної висоти у секторі в залежності від того, яке значення більше, купчасто-дощова хмарність або TCU на будь-якій висоті. Якщо неба не видно вертикальна видимість, коли така інформація наявна;

16) температура повітря;

17) температура точки роси;