

18) дані для встановлення (встановлень) висотоміру;

19) будь-яка наявна інформація щодо особливих метеорологічних явищ у зоні заходження на посадку та набору висоти, включаючи зсув вітру;

20) прогноз «TREND», коли він наявний;

21) особливі вказівки ATIS.

2. Інформація щодо видимості, дальності видимості на ЗПС (RVR), явищ поточної погоди та хмарності, зазначена у підпунктах 13-15 пункту 1 цієї глави, замінюються терміном «CAVOK», якщо одночасно спостерігаються погодні умови, вказані в розділі IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

3. Інформація щодо температури точки роси, зазначена у підпункті 17 пункту 1 цієї глави, зазначається на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

#### 10. Передачі ATIS для ПС, що прибувають

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

1) назва аеродрому;

2) індикатор прибуття;

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) основна ЗПС для посадки, стан аеродромної системи аварійного гальмування, що створює потенційну небезпеку, якщо така присутня;

8) особливі умови на поверхні ЗПС та при необхідності, 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) чи нижче найбільшої мінімальної абсолютної висоти в 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;

18) дані для встановлення (встановлень) висотоміру;

19) будь-яка наявна інформація щодо особливих метеорологічних явищ у зоні заходження на посадку, включаючи зсув вітру;

20) прогноз «TREND», коли він наявний;

21) особливі вказівки ATIS.

2. Інформація щодо видимості, дальності видимості на ВПП (RVR), явищ поточної погоди та хмарності, зазначена у підпунктах 13-15 пункті 1 цієї глави замінюються терміном «CAVOK», якщо одночасно спостерігаються погодні умови, вказані в розділі IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

3. Інформація щодо температури точки роси, зазначена у підпункті 17 пункту 1 цієї глави, зазначається на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

## 11. Передачі ATIS для ПС, що вилітають

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

- 1) назва аеродрому;
- 2) індикатор вильоту;
- 3) тип контракту, якщо передача ведеться через D-ATIS;
- 4) індекс;
- 5) при необхідності, час спостереження;
- 6) ЗПС, що використовується для зльоту, стан аеродромної системи аварійного гальмування, що створює потенційну небезпеку, якщо така присутня;
- 7) особливі умови на поверхні(ях) ЗПС, що використовується (використовуються) для зльоту і, якщо доцільно, коефіцієнт зчеплення;
- 8) якщо доцільно, затримка вильоту;
- 9) у відповідному випадку ешелон переходу;
- 10) інша важлива оперативна інформація;
- 11) 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;

12) 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;

13) поточна погода;

14) хмарність нижче 1500 метрів (5000 футів) чи нижче найбільшої мінімальної абсолютної висоти в 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;

15) температура повітря;

16) температура точки роси;

17) дані для встановлення (встановлень) висотоміру;

18) будь-яка наявна інформація щодо особливих метеорологічних явищ у зоні набору висоти, включаючи зсув вітру;

19) прогноз «TREND», коли він наявний;

20) особливі вказівки ATIS.

2. Інформація щодо видимості, дальності видимості на ЗПС (RVR), явищ поточної погоди та хмарності, зазначена у підпунктах 12-14 пункту 1 цієї глави замінюються терміном «CAVOK», якщо одночасно спостерігаються

погодні умови, вказані в розділі IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

3. Інформація щодо температури точки роси, зазначена у підпункті 16 пункту 1 цієї глави, зазначається на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

## 12. Радіомовні передачі VOLMET та обслуговування D-VOLMET

1. ВЧ або ДВЧ-радіомовні передачі VOLMET та/або обслуговування D-VOLMET слід забезпечувати, коли регіональними аеронавігаційними угодами визнано таку необхідність.

2. Під час безперервних ДВЧ-радіомовних передач VOLMET транслюються регулярні метеорологічні зведення по аеродрому (METAR), із включенням, при наявності, прогнозів «TREND» та чинні повідомлення SIGMET.

3. У радіомовних передачах VOLMET слід використовувати стандартну фразеологію радіотелефонного зв'язку. Інструктивний матеріал щодо стандартної фразеології радіотелефонного зв'язку наведений у Додатку 1 до Doc 9377 «Руководство по координации между органами обслуживания воздушного движения, службами аэронавигационной информации и авиационными метеорологическими службами» ICAO.

4. Повідомлення D-VOLMET містить регулярні метеорологічні зведення по аеродрому (METAR), спеціальні метеорологічні зведення по аеродрому (SPECI), із включенням, при наявності, прогнозів типу «TREND», прогнози по аеродрому (TAF) та інформацію SIGMET, спеціальні донесення з борту ПС, які не включені в SIGMET та, при наявності, AIRMET.

## V. Аварійне обслуговування

### 1. Застосування

1. Аварійне обслуговування надається:

- 1) усім ПС, які забезпечуються диспетчерським ОПР;
- 2) усім іншим ПС, які надали план польоту або відомі органам ОПР із інших джерел, наскільки це практично можливо;
- 3) будь-яким ПС, відносно яких відомо або є достатні підстави вважати, що вони є об'єктом незаконного втручання.

2. ЦПП та РДЦ повинні виконувати функції головного пункту для збору усієї інформації, яка відноситься до аварійного стану ПС, що виконує політ у межах відповідного РПП або диспетчерського району, та її передачі відповідному КЦПР.

3. Про аварійний стан ПС, якому надається ОПР АДВ або ДОП, органи ОПР повинні невідкладно повідомити відповідний ЦПП або РДЦ, який, повинен, повідомити відповідний КЦПР, за винятком випадків, коли сповіщення РДЦ, ЦПП, КЦПР не вимагається, якщо за характер аварійного стану воно є надлишковим.

4. Разом з тим, у будь-якому випадку, у разі необхідності вжити невідкладних дій, відповідальний АДВ або ДОП спочатку здійснює оповіщення та інші необхідні заходи для початку роботи відповідних місцевих аварійно-

рятувальних служб та організацій, які можуть надати необхідну невідкладну допомогу.

5. Вимоги до органів ОПР з питань організації та проведення авіаційного пошуку та рятування зазначені у Правилах авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 року № 279, затверджених у Міністерстві юстиції України 01 квітня 2015 року за № 364/26809.

## 2. Сповіднення координаційних центрів пошуку та рятування

1. Не виключаючи будь-які інші обставини, за яких таке сповіщення може стати доцільним, органи ОПР, за винятком випадків, наведених у пункті 1 глави 5 цього розділу, повинні негайно та завчасно сповіщати визначені КЦПР, як тільки стане відомо про знаходження ПС в аварійному стані.

2. Стадія непевності (INCERFA) оголошується, коли:

1) від ПС не отримано жодних повідомлень протягом 30 хвилин по закінченню визначеного часу на їх отримання, або після першої невдалої спроби установити зв'язок з таким ПС, залежно від того, що настане раніше;

2) ПС не прибуло протягом 30 хвилин після останнього повідомленого розрахункового часу прибуття або розрахованого органами ОПР часу, залежно від того, що настане пізніше.

Виключенням є переконання у безпеці ПС та осіб, які знаходяться на його борту.



3. Стадія тривоги (ALERFA) оголошується, коли:

1) після настання стадії непевності, подальші спроби встановлення зв'язку з ПС або запитів до інших відповідних джерел, відомості про ПС не отримані;

2) ПС, яке отримало дозвіл на посадку, протягом 5 хвилин не здійснило посадку після розрахункового часу посадки, та втрачено з ним зв'язок;

3) отримано інформацію про погіршення експлуатаційного стану ПС, проте без розгляду можливості вимушеної посадки.

Виключенням є наявність доказів про безпеку ПС та осіб, які на ньому знаходяться.

4) відомо або передбачається, що ПС стало об'єктом незаконного втручання.

4. Стадія лиха (DETRESFA) оголошується, коли:

1) настала стадія тривоги, додаткові спроби установити зв'язок з ПС виявились безуспішними, а безрезультатні запити у більш широкому масштабі вказують на ймовірність того, що дане ПС зазнає лиха;

2) є достатні підстави вважати, що запас палива на борту ПС є недостатнім для досягнення ПС місця, придатного для здійснення безпечної посадки;

3) отримана інформація про зниження експлуатаційної ефективності ПС до такого ступеня, який передбачає вимушену посадку;

4) отримана інформація або є достатні підстави вважати, що ПС має намір здійснити або здійснило вимушену посадку.

Виключенням є переконання у тому, що ПС та особам, що перебувають на його борту, не загрожує безпосередня небезпека і вони не потребують негайної допомоги.

5. Аварійне повідомлення повинно містити інформацію про:

1) стадію аварійного стану INCERFA, ALERFA або DETRESFA в залежності від тієї чи іншої аварійної стадії;

2) орган чи особу, які надають повідомлення;

3) характер аварійного стану;

4) суттєву інформацію з плану польоту;

5) орган, що виходив востаннє на зв'язок з ПС, час сеансу зв'язку, частоту і засіб, що використовувався;

6) останню доповідь про місце знаходження та як воно визначалося;

7) колір і пізнавальні знаки ПС;

8) небезпечні вантажі, що перевозилися ПС в якості авіаційного вантажу;

9) вжиті заходи органом, що передає повідомлення;

10) іншу інформацію, що стосується.

Відсутність інформації, визначеної у підпунктах 1-10 цього пункту, не є підставою для затримки передачі повідомлення.

Інформацію, яка відсутня на момент передачі повідомлення до КЦПР, органу ОПР слід отримати до декларації стадії лиха (DETRESFA), якщо переконано у тому, що така стадія буде проголошена.

6. Крім сповіщення, зазначеного у пункті 1 цієї глави, КЦПР повинен невідкладно забезпечуватись:

1) будь-якою корисною додатковою інформацією, зокрема щодо зміни аварійного стану за стадіями;

2) інформацією щодо відміни аварійного стану.

КЦПР несе відповідальність за відміну дій, які ним було розпочато.

### 3. Використання засобів зв'язку

1. Органи ОПР повинні при необхідності використовувати всі наявні засоби зв'язку для встановлення та підтримання зв'язку з ПС, який знаходиться у аварійному стані, та для запиту інформації щодо цього ПС.

2. У разі наміру екіпажу здійснити вимушену посадку ПС поза межами аеродрому або якщо така посадка здійснена, орган ОПР, за наявності технічної та операційної можливості, повинен організувати ретрансляцію повідомлень через ПС, що знаходяться поблизу.

4. Прокладання маршруту польоту ПС, що знаходиться у стані лиха

1. Якщо вважається, що ПС знаходиться у аварійному стані, за відсутності систем спостереження або з моменту зникнення на екрані відмітки ПС, що перебуває в аварійному стані, маршрут його польоту повинен прокладатися на карті для визначення вірогідного наступного місця знаходження

цього ПС та його максимального віддалення від останнього відомого місця знаходження.

2. Польоти інших відомих ПС, які знаходяться поблизу ПС, яке перебуває у аварійному стані, повинні, за відсутності систем спостереження, також прокладатися на картах для визначення ймовірного наступного місця знаходження та максимальної тривалості польоту цих ПС.

## 5. Передача інформації експлуатанту

1. Коли РДЦ або ЦПІ вирішить, що ПС знаходиться у стадії непевності (INCERFA) або тривоги (ALERFA), цей орган, за можливості, повинен повідомити про це експлуатанта такого ПС перед сповіщенням КЦПР. Якщо ПС знаходиться у стадії лиха (DETRESFA), КЦПР сповіщається невідкладно у порядку, встановленому у пункті 4 глави 2 цього розділу.

2. Вся інформація, що надається РДЦ або ЦПІ до КЦПР, за можливості повинна передаватися без затримок експлуатанту ПС, яке знаходиться в аварійному стані.

6. Передача інформації ПС, що виконують політ поруч з ПС, що знаходиться у стані лиха

1. У разі встановлення органом ОПР факту знаходження ПС в аварійному стані, інші відомі цивільні та державні ПС, які знаходяться поруч з відповідним ПС, повинні бути невідкладно проінформовані про характер аварійного стану, за винятком пункту 2 цієї глави.

2. Коли органу ОПР відомо або він припускає, що ПС є об'єктом незаконного втручання, у повідомленнях органу ОПР, що передаються каналами авіаційного повітряного електрозв'язку, не повинно надаватися ніяких посилань на характер аварійного стану, крім випадків, коли таке повідомлення було отримано з борту відповідного ПС та коли є впевненість, що таке повідомлення не погіршить ситуацію.

## VI. Вимоги органів ОПР до зв'язку

### 1. AMS (авіаційний мобільний зв'язок) (двосторонній зв'язок «повітря – земля»)

1. Для зв'язку «повітря–земля» при ОПР повинна використовуватись радіотелефонія та/або лінія передачі даних.

Органи ОПР повинні бути забезпечені аварійним каналом з частотою 121,5 МГц. та під час роботи організувати її прослуховування.

2. Коли встановлена специфікація RCP для забезпечення зв'язку, заснованого на характеристиках, органи ОПР в доповнення до вимог, вказаних в пункті 1 цієї глави, повинні забезпечуватись обладнанням зв'язку, яке буде дозволяти їм надавати ОПР відповідно до встановленої(их) специфікації(й) RCP.

Інформація про концепції зв'язку і спостереження, заснованих на характеристиках, та інструктивний матеріал про їх впровадження містяться у документі Doc 9869 «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)» ІКАО.

3. Коли для забезпечення диспетчерського ОПР використовується двосторонній радіотелефонний зв'язок «пілот-диспетчер» або зв'язок по лінії передачі даних, усі канали двостороннього зв'язку «повітря-земля» повинні забезпечуватися засобами запису.

4. Записи електрозв'язку повинні зберігатися протягом 30 діб. Записи, пов'язані з міжнародним конфліктом, повинні зберігатися до його вирішення або винесення рішення судом. Якщо записи пов'язані з розслідуваннями авіаційних подій і інцидентів, вони повинні зберігатись протягом часу, встановленого регуляторними вимогами з розслідування авіаційних подій, або особами, що організовують такі розслідування, в залежності від того, який термін зберігання встановлений більший, або поки не стане очевидним, що вони більше не потрібні.

5. Для польотно-інформаційного обслуговування:

1) засоби зв'язку «повітря-земля» повинні забезпечувати двосторонній зв'язок між органом ОПР, який забезпечує польотно-інформаційне обслуговування, і відповідним чином обладнаними ПС, які виконують політ у будь-якому місці в межах РПІ;

2) коли це практично можливо, засоби двостороннього зв'язку «повітря-земля», які використовуються для польотно-інформаційного обслуговування, повинні забезпечувати прямий, оперативний, безперервний та вільний від завад двосторонній зв'язок;

6. Для районного диспетчерського обслуговування:

1) засоби зв'язку «повітря-земля» повинні забезпечувати двосторонній зв'язок між органом ОПР, який забезпечує районне диспетчерське обслуговування, і відповідним чином обладнаними ПС, які виконують політ у будь-якому місці в межах диспетчерського(их) району(ів);

2) коли це практично можливо, засоби двостороннього зв'язку «повітря-земля», які використовуються для районного диспетчерського обслуговування,

повинні забезпечувати прямий, оперативний, безперервний та вільний від завад двосторонній зв'язок.

7. Для диспетчерського обслуговування підходу:

1) засоби зв'язку «повітря-земля» повинні забезпечувати прямий, оперативний, безперервний та вільний від завад двосторонній зв'язок між органом, який забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, і відповідним чином обладнаними ПС, які знаходяться під його контролем;

2) у випадку, коли орган, який забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, функціонує в якості окремого органу, двосторонній зв'язок «повітря-земля» повинен вестись каналами зв'язку, виділеного у виключне користування для такого органу.

8. Для аеродромного диспетчерського обслуговування:

1) засоби двостороннього зв'язку «повітря-земля» повинні забезпечувати прямий, оперативний, безперервний та вільний від завад двосторонній зв'язок між АДВ і відповідним чином обладнаними ПС, які виконують політ на будь-якій відстані в межах 45 кілометрів (25 NM) від відповідного аеродрому;

2) якщо обумовлено існуючими умовами, для контролю за рухом на площі маневрування аеродрому слід забезпечувати окремі канали зв'язку.

2. AFS (авіаційний фіксований зв'язок) (двосторонній зв'язок «земля – земля»). Загальні положення

1. Для зв'язку «земля-земля» при ОПР повинен використовуватись прямий мовний зв'язок та/або зв'язок по лінії передачі даних.

Зазначення періоду часу, який визначає швидкість, з якою слід встановлювати зв'язок, надається для довідки службам зв'язку, зокрема для визначення типів необхідних каналів зв'язку.

Наприклад, термін «негайний» призначено для позначення зв'язку, який може встановлюватися між диспетчерами фактично негайно, «п'ятнадцять секунд» допускає використання комутатора і «п'ять хвилин» означає методи, які пов'язані з ретрансляцією.

2. Записи електрозв'язку повинні зберігатися протягом 30 діб. Якщо ці записи пов'язані з розслідуваннями або технічними розслідуваннями подій з безпеки польотів, вони повинні зберігатись протягом часу, встановленого регуляторними вимогами з розслідування авіаційних подій або особами, що організовують такі розслідування, керівниками провайдерів аеронавігаційного обслуговування, в залежності від того, який термін зберігання встановлений більший, або за минуванням у них потреби.

3. Вимоги щодо організації зберігання записів органів ОПР викладено у Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при ОПР та виробничій діяльності цивільної авіації України, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 11 листопада 2003 року № 872, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 02 грудня 2003 року за № 1103/8424.

3. AFS (авіаційний фіксований зв'язок) (двосторонній зв'язок «земля – земля»). Зв'язок в межах району польотної інформації між органами ОПР

1. ЦПІ повинен мати засоби для зв'язку з наступними органами, які забезпечують обслуговування в межах його району відповідальності:



- 1) РДЦ, якщо такі органи не розташовані у одному місці;
- 2) ДОП;
- 3) АДВ.

2. Крім зв'язку з ЦПП, як зазначено у пункті 1 цієї глави, РДЦ повинен мати засоби для зв'язку з наступними органами, які забезпечують обслуговування в межах його району відповідальності:

- 1) ДОП;
- 2) АДВ;
- 3) АРО у тому випадку, коли вони створюються окремо.

3. Крім зв'язку з ЦПП і РДЦ, як зазначено в пунктах 1 та 2 цієї глави, ДОП повинен мати засоби для зв'язку з відповідним(ними) АДВ та, якщо створюється окремо, відповідним(и) АРО.

4. Крім зв'язку з ЦПП, РДЦ і ДОП, як зазначено в пунктах 1 - 3 цієї глави, АДВ повинен мати засоби для зв'язку з відповідним АРО, у тому випадку, коли він створюється окремо.

4. АФС (авіаційний фіксований зв'язок). Зв'язок в межах РПП між  
органами ОНР та іншими органами

1. ЦПП і РДЦ повинні мати засоби для зв'язку з наступними органами, які забезпечують обслуговування в межах їх відповідних районів відповідальності:

- 1) відповідними військовими повноважними органами;

- 2) метеорологічним органом, який обслуговує даний центр;
- 3) станцією авіаційного електрозв'язку, яка обслуговує даний центр;
- 4) відповідними установами експлуатантів;
- 5) відповідним КЦПР;
- 6) органом міжнародних NOTAM CAI.

2. ДОП та АДВ повинні мати засоби для зв'язку з наступними органами, які забезпечують обслуговування в межах їх відповідних районів відповідальності:

- 1) відповідними військовими повноважними органами;
- 2) аварійно-рятувальними службами (у тому числі службою швидкої допомоги, протипожежною службою);
- 3) метеорологічним органом, який обслуговує даний орган ОПР;
- 4) станцією авіаційного електрозв'язку, яка обслуговує відповідний орган;
- 5) службою з управління на пероні, коли така служба створюється окремо.

3. Засоби зв'язку, передбачені підпунктом 1 пунктів 1 та 2 цієї глави, повинні забезпечувати оперативний та надійний зв'язок між відповідним органом ОПР та військовим(и) повноважним(и) органом(ами), який(і) відповідає(ють) за управління перехопленнями в межах району відповідальності цього органу ОПР.

## 5. AFS (авіаційний фіксований зв'язок). Опис засобів зв'язку

1. Засоби зв'язку, які передбачені відповідно до глави 3 цього розділу, підпункту 1 пункту 1 глави 4, підпунктів 1-3 пункту 2 глави 4 цього розділу повинні включати засоби, які забезпечують:

1) прямий мовний зв'язок, який використовується окремо або в поєднанні зі зв'язком по лінії передачі даних, за допомогою якої зв'язок для передачі управління з використанням засобів спостереження може бути встановлено миттєво, а зв'язок для інших цілей може бути встановлений протягом 15 секунд;

2) друкований зв'язок, якщо вимагається письмовий запис, час проходження повідомлення при якому не повинен перевищувати 5 хвилин;

2. У всіх випадках, не передбачених пунктом 1 цієї глави, засоби зв'язку забезпечуються наступним чином:

1) прямий мовний зв'язок, який використовується окремо або в поєднанні зі зв'язком по лінії передачі даних, який встановлюється протягом 15 секунд;

2) друкований зв'язок, якщо вимагається письмовий запис, час проходження повідомлення при якому не повинен перевищувати 5 хвилин.

3. Якщо вимагається автоматична трансляція даних до та/або з комп'ютерів, встановлених на робочих місцях органу ОНР, вони повинні бути забезпечені засобами автоматичного запису.

4. Засоби зв'язку, які передбачені пунктами 1 та 2 глави 4 цього розділу, при необхідності доповнюються засобами візуального або звукового зв'язку,

зокрема замкнутою телевізійною системою або окремою системою обробки інформації.

5. Засоби зв'язку, які передбачені підпунктами 1-3 пункту 2 глави 4 цього розділу, повинні включати засоби, які забезпечують прямий мовний зв'язок засобами циркулярного зв'язку.

6. Засоби зв'язку, які передбачені підпунктом 4 пункту 2 глави 4 цього розділу, повинні забезпечуватися прямим мовним зв'язком з використанням засобів циркулярного зв'язку, якщо зв'язок не може бути встановлений протягом 15 секунд.

7. Усі засоби прямого мовного зв'язку або лінії передачі даних між органами ОНР та між органами ОНР з іншими органами, зазначеними в пунктах 1 та 2 глави 4 цього розділу, повинні бути забезпечені автоматичним записом.

8. Запис даних та зв'язку, як зазначено у пунктах 3 та 7 цієї глави, повинні зберігатися щонайменше 30 діб.

#### 6. AFS (авіаційний фіксований зв'язок). Зв'язок між РПІ

1. ЦПІ та РДЦ повинні мати засоби для зв'язку з усіма суміжними ЦПІ і РДЦ.

2. Ці засоби зв'язку в усіх випадках включають засоби, які забезпечують передачу повідомлень у формі, зручній для довгострокового зберігання, та їх доставку у час, визначений регіональними аеронавігаційними угодами.

3. Якщо інше не встановлено регіональними аеронавігаційними угодами, засоби зв'язку між РДЦ, які обслуговують суміжні диспетчерські райони,

повинні включати, крім іншого, засоби, які забезпечують прямий мовний зв'язок і, у відповідних випадках, зв'язок по лінії передачі даних з автоматичним записом, за допомогою яких зв'язок для передачі управління з використанням радіолокаційних даних, даних ADS-B або ADS-C можливо встановлювати миттєво, а зв'язок для інших цілей може бути встановлений протягом 15 секунд.

4. Якщо відповідними міжнародними угодами вимагається для усунення або зменшення необхідності в перехопленні у випадку відхилень цивільних ПС від заданого треку, засоби зв'язку між суміжними ЦПП чи РДЦ, за виключенням тих, які згадані у попередньому абзаці, повинні включати забезпечення прямого мовного зв'язку, який використовується окремо або в поєднанні зі зв'язком по лінії передачі даних. При цьому, засоби зв'язку повинні бути забезпечені автоматичним записом. Встановлення зв'язку такими засобами слід забезпечувати протягом 15 секунд.

5. При особливих обставинах повинен встановлюватися зв'язок між суміжними органами ОНР. Особливі обставини можуть виникати через щільність руху, види польотів ПС та/або спосіб організації повітряного простору, і коли диспетчерські райони та/або диспетчерські зони не є суміжними або не встановлені.

6. Якщо відповідно до місцевих умов ПС потрібен дозвіл для польотів у суміжному диспетчерському районі до вильоту, ДОП та АДВ слід забезпечувати зв'язком з РДЦ, що обслуговує суміжний район.

7. Засоби зв'язку, які зазначені у пунктах 5 та 6 цієї глави, слід забезпечувати засобами прямого мовного зв'язку, який використовується окремо або разом зі зв'язком по лінії передачі даних, з автоматичним записом, за допомогою яких зв'язок для цілей передачі управління з використанням

радіолокаційних даних, даних ADS-B або ADS-C може бути встановлений негайно, а для інших цілей протягом 15 секунд.

8. Якщо вимагається автоматичний обмін даними між комп'ютерами, розташованими на робочих місцях органу ОПП, вони забезпечуються відповідними засобами автоматичного запису.

9. Запис даних та зв'язку, як зазначено у пункті 5 цієї глави повинні зберігатися щонайменше 30 діб.

10. Повинні бути розроблені відповідні процедури прямого мовного зв'язку для забезпечення негайного з'єднання при трансляванні термінових викликів, які стосуються безпеки ПС, та переривання у разі потреби менш важливих викликів, що здійснюються одночасно.

7. Контроль руху на землі. Зв'язок для контролю транспортних засобів, крім ПС, у зонах маневрування контрольованих аеродромів

1. Для здійснення контролю транспортних засобів у зоні маневрування повинні забезпечуватись засоби двостороннього радіотелефонного зв'язку для аеродромного диспетчерського обслуговування, за виключенням забезпечення достатнього зв'язку з використанням системи візуальних сигналів.

2. Якщо визначено існуючими умовами, для контролю за рухом транспортних засобів у зоні маневрування забезпечується окремі канали зв'язку з автоматичним записом.

3. Записи повідомлень, зазначені у пункті 2 цієї глави, повинні зберігатися не менше 30 діб.

## 8. Авіаційне радіонавігаційне обслуговування. Автоматичний запис даних спостереження

1. Дані спостереження, отримані за допомогою радарів первинної і вторинної локації або інших систем спостереження (наприклад ADS-B, ADS-C), які використовуються при ОПР, повинні автоматично записуватися для використання при розслідуванні авіаційних подій та інцидентів, проведення пошуку і рятування, оцінки АС КПП, систем спостереження та для підготовки персоналу.

2. Автоматичні записи даних спостереження повинні зберігатися щонайменше 30 діб. Якщо ці записи пов'язані з міжнародним конфліктом, вони повинні зберігатися до його вирішення або винесення рішення судом. Якщо ці записи пов'язані з розслідуваннями авіаційних подій і інцидентів, вони повинні зберігатись протягом часу, встановленого регуляторними вимогами з розслідування авіаційних подій, або особами, що організують такі розслідування, в залежності від того, який термін зберігання встановлений більший, або поки не стане очевидним, що вони більше не потрібні.

## VII. Вимоги органів ОПР до інформації

### 1. Метеорологічна інформація

1. Органи ОПР повинні бути забезпечені актуальною інформацією щодо фактичних та прогнозованих метеорологічних умов, необхідною для виконання покладених на них функцій. Інформація повинна бути представлена у формі, яка вимагає мінімальної інтерпретації зі сторони персоналу органів ОПР, та з періодичністю, яка забезпечує вимоги відповідного органу ОПР.

2. Органи ОПР слід забезпечувати наявною деталізованою інформацією щодо місця знаходження, вертикальних розмірів, напрямку та швидкості переміщення метеорологічних явищ в районі аеродрому, зокрема в зонах набору висоти та заходження на посадку, які можуть уявляти собою небезпеку для польотів ПС. Перелік цих метеорологічних явищ наведено у пункті 2 глави 14 розділу IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

3. Коли програмно оброблена інформація щодо верхніх шарів атмосфери надається органам ОПР у цифровому форматі для використання на комп'ютерах органу ОПР, зміст, формат та порядок передавання такої інформації слід узгоджувати між провайдером метеорологічного обслуговування та провайдером послуг ОПР.

4. РДЦ та ЦПІ повинні бути забезпечені метеорологічною інформацією відповідно до пунктів 5, 6 глави 1 розділу X АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

Особлива увага приділяється погіршенню метеорологічних умов, що відбувається або очікується, як тільки таке погіршення метеорологічних елементів виявлено. Зведення та прогностична інформація повинні охоплювати FIR (UIR), СТА або інші райони, які можуть визначатися регіональними аеронавігаційними угодами.

Деякі зміни метеорологічних умов можуть розцінюватися як погіршення погоди не зважаючи на те, що вони не є такими.

Наприклад, підвищення температури може несприятливо впливати на операції деяких ПС.

5. РДЦ та ЦПІ повинні бути забезпечені через відповідні проміжки часу актуальними даними щодо атмосферного тиску для встановлення висотомірів для місць, визначених відповідним РДЦ або ЦПІ.