



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

Державіаслужба відповідно до «Висновку про доопрацювання нормативно-правового акта» Міністерства юстиції України від 26.07.2018 надає на перепогодження наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» (додається), який розроблено відповідно до статей 5, 11, 23 Повітряного кодексу України для приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, з урахуванням вимог стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, законодавства Європейського Союзу та документів Європейської організації з безпеки аеронавігації.

Проект вищезазначеного нормативно-правового акту було погоджено рішенням Державної регуляторної служби України № 178 від 20.04.2018.

Зважаючи на визначені Міністерством юстиції України строки просимо надіслати лист погодження у п'ятиденний термін.

Додаток (тільки адресату): згадане на 171 арк.

Голова

О. БІЛЬЧУК

022303

Григорій Сурмач 351 50 40

UB Державіаслужба України
1.19-9566-18 від 02.08.2018

арк.1



Державна регуляторна служба України
№ 4873/1/19-18 від 03.08.2018



Державна авіаційна служба
України

Міністерство оборони
України

НАКАЗ

11.05.2018

м. Київ

№ **430/210**

Про затвердження Авіаційних
правил України «Правила
використання повітряного
простору України»

Відповідно до вимог розділів II, IV Повітряного кодексу України, пункту 3 постанови Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України», з метою встановлення загальних правил і процедур стосовно організації використання повітряного простору України, а також міжнародного повітряного простору, відповідальність за обслуговування повітряного руху в якому міжнародними договорами України покладено на Україну,

НАКАЗУЄМО:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України», що додаються.

2. Державній авіаційній службі України забезпечити в установленому законодавством порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 22 травня 2006 року № 354 «Про затвердження Інструкції з планування та використання тимчасово зарезервованого повітряного простору та умовних маршрутів обслуговування повітряного руху», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 02 червня 2006 року за № 664/12538.

4. Цей наказ набирає чинності з 01 червня 2018 року, але не раніше дня його офіційного опублікування

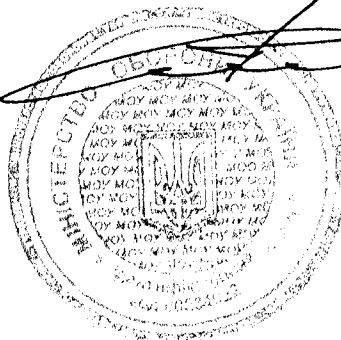
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на Голову Державної авіаційної служби України та першого заступника Міністра оборони України.

Голова Державної авіаційної служби України



О. Більчук

Міністр оборони України
генерал армії України



С. Полторак

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби України,
Міністерства оборони України

11 травня 2018 року № 430/210

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ «ПРАВИЛА ВИКОРИСТАННЯ
ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо організації та порядку використання повітряного простору України міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, юридичними і фізичними особами – користувачами повітряного простору.

Організація та порядок використання повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, здійснюються відповідно до норм міжнародного права з урахуванням вимог цих Авіаційних правил.

2. Дія цих Авіаційних правил поширюється на юридичних і фізичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, діяльність яких пов'язана з організацією використання повітряного простору та використанням повітряного простору України.

3. Порушення вимог цих Авіаційних правил тягне за собою відповідальність, що встановлена чинним законодавством України.

4. Ці Авіаційні правила розроблено згідно з вимогами Повітряного кодексу України, Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 року № 954 (далі – Положення про ВПП), стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації з урахуванням законодавства Європейського Союзу, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

AFIS	- польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі (aerodrome flight information service);
AFIZ	- аеродромна зона польотної інформації (aerodrome flight information zone);
AIP	- збірник аеронавігаційної інформації (aeronautical; information publication);
AUP	- повідомлення щодо плану використання повітряного простору за форматом Євроконтролю (Airspace Use Plan);
ATCA	- район управління повітряним рухом відомчим органом УПР (air traffic control area);

ATCZ	- зона управління повітряним рухом відомчим органом УПР (air traffic control zone);
CBA	- зона, що перетинає державний кордон (cross-border area);
CDR	- умовний маршрут ОПР (conditional route);
СТА	- диспетчерський район (control area);
CTR	- диспетчерська зона (control zone);
DCT	- позначення щодо спрямування польоту повітряного судна маршрутом поза опубліковану мережу маршрутів ОПР (direct);
DME	- далекомірне обладнання (distance measuring equipment);
Doc	- документ ІКАО;
ECAC	- Європейська конференція цивільної авіації (European Civil Aviation Conference);
EAUP	- план використання повітряного простору загальноєвропейського регіону, що публікується Євроконтролем (European Airspace Use Plan);
EUUP	- оновлений план використання повітряного простору загальноєвропейського регіону, що публікується Євроконтролем (European Updated Airspace Use Plan);
ERNIP	- план удосконалення Європейської мережі маршрутів (European Route Network Improvement Plan);
FBZ	- буферна зона для планування польотів повітряних суден (Flight Planning Buffer Zone);
FIR	- район польотної інформації (flight information region);
FIZ	- зона польотної інформації (flight information zone);
FRA	- повітряний простір вільних маршрутів (free route airspace);
GAT	- загальний повітряний рух (general air traffic);
GNSS	- глобальна навігаційна супутникова система (Global

	Navigation Satellite System);
ICAO	- Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization);
NOTAM	- повідомлення для пілотів (notice to airmen);
NM	- менеджер мережі (Network manager);
OAT	- операційний повітряний рух (operational air traffic);
RCA	- повітряний простір спрощеної координації (reduced coordination airspace);
RNAV	- зональна навігація (area navigation);
RNP	- необхідні навігаційні характеристики або вимоги до навігаційних характеристик (required navigation performance);
SSR	- вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar);
TMA	- термінальний диспетчерський район (terminal area);
TRA	- тимчасово зарезервована зона (temporary reserved area);
TSA	- тимчасово відокремлена зона (temporary segregated area);
UIR	- верхній район польотної інформації (upper flight information region);
UTA	- верхній диспетчерський район (upper control area);
UTC	- всесвітньо скоординований час (coordinated universal time);
UUP	- повідомлення щодо оновленого плану використання повітряного простору за форматом Євроконтролю (Updated Airspace Use Plan);
VLOS	- пряма видимість (Visual line of sight);
VOR	- всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону дуже високої частоти (very high frequency omnidirectional radio range);
ВПП	- використання повітряного простору;

Державіаслужба	- Державна авіаційна служба України;
ДППС	- дистанційно пілотоване повітряне судно;
Євроконтроль	- Європейська організація з безпеки аеронавігації;
ЄС	- Європейський Союз;
ЗС України	- Збройні Сили України;
ЗПМ	- злітно-посадковий майданчик;
КТА	- контрольна точка аеродрому;
НБРЦА	- Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;
ОПР	- обслуговування повітряного руху;
ОрПР	- організація повітряного простору;
ОЦВС	- об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України;
ПВП	- правила візуальних польотів;
ППО	- протиповітряна оборона;
ППП	- правила польотів за приладами;
ПС	- повітряне судно;
Украерорух	- Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;
Украероцентр	- Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху.

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

аеродромна зона польотної інформації (AFIZ) – частина повітряного простору, в межах якої надаються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування ПС, які прибувають або вилітають з аеродромів AFIS;

аеродромний рух – увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх повітряних суден, які входять в аеродромне коло польотів, виходять з нього або перебувають у його межах;

буфер – частина повітряного простору навколо зон обмеження польотів, небезпечних зон, заборонених зон та зон тимчасово зарезервованого повітряного простору, яка призначена для забезпечення вимог щодо безпеки у разі одночасного провадження діяльності з ВПП у зазначених зонах та поза їх межами;

буферна зона для планування польотів (FBZ) – частина повітряного простору навколо зон обмеження польотів, небезпечних зон, заборонених зон та зон тимчасово зарезервованого повітряного простору, яка призначена для забезпечення подання діючого плану польоту за ППП, коли зазначені зони активовані або заплановані до активації;

верхній район польотної інформації (UIR) – район польотної інформації, що охоплює тільки верхній повітряний простір;

відомчий орган управління повітряним рухом – орган, на який покладено здійснення управління повітряним рухом у спеціально встановлених зонах (районах) та за спеціально встановленими маршрутами;

візуальний політ в межах прямої видимості (VLOS) – політ, протягом якого зовнішній пілот підтримує безпосередній візуальний контакт з ДППС без використання приладів;

використання повітряного простору (ВПП) – провадження діяльності, пов'язаної з польотами ПС, переміщенням (перебуванням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі, а також вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів ПС, та інших літальних апаратів;

гнучке ВПП – забезпечення найбільш ефективного ВПП відповідно до актуальних потреб його користувачів без постійних відокремлень повітряного простору, якщо це можливо;

диспетчерська зона - контрольований повітряний простір, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі;

диспетчерський район - контрольований повітряний простір, що простягається вгору від межі, установленої над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі;

дистанційно пілотоване ПС – безпілотне ПС, яке керується з пункту дистанційного пілотування;

дозвіл на ВПП - надання користувачам повітряного простору прав на використання визначеної частини (об'єму) повітряного простору України для провадження діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, у порядку, що визначається органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України;

заборона ВПП – обов'язкове для виконання рішення уповноваженого органу про заборону певним (окремим) користувачам провадити у визначеному районі діяльність, пов'язану з ВПП України;

заборонена зона — частина повітряного простору встановлених розмірів над територією або територіальними водами України, у межах якої (яких) польоти ПС заборонені;

загальний повітряний рух – польоти ПС, що виконуються відповідно до вимог чинного законодавства України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО;

заявка на ВПП - заявка, що подається користувачем повітряного простору відповідному органу об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху для отримання дозволу на використання повітряного простору у формі, що визначається Державіаслужбою разом з Міноборони;

збірник аеронавігаційної інформації - збірник відомостей, що містять довгострокову аеронавігаційну інформацію, яка має важливе значення для аеронавігації;

зона аеродромного руху – повітряний простір визначених розмірів навколо аеродрому, який встановлений для захисту аеродромного руху;

зона з особливим режимом ВПП – частина повітряного простору, що межує із забороненою зоною, та/або повітряний простір над смугою земної

поверхні завширшки 25 кілометрів углиб території України, яка проходить уздовж державного сухопутного кордону та/або берегової смуги прикордонних озер та інших водойм, прилеглих до державного кордону, а також над смугою завширшки 22,2 кілометра (12 морських миль), яка проходить по береговій лінії Чорного та Азовського морів углиб цих морів;

зона обмеження польотів – частина повітряного простору встановлених розмірів над територією або територіальними водами України, в межах якої (яких) польоти повітряних суден обмежуються відповідно до визначених умов;

зона управління повітряним рухом (ATCZ) – повітряний простір, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним відомчим органом УПР;

зона, що перетинає державний кордон, – обмежений або тимчасово зарезервований повітряний простір, установлений над державними кордонами для специфічних операційних потреб;

контрольований повітряний простір ОПР – частина повітряного простору, у межах якої забезпечується диспетчерське ОПР відповідно до класифікації повітряного простору ОПР;

концепція гнучкого ВПП – концептуальні засади, що ґрунтуються на фундаментальному принципі, який визначає, що повітряний простір не може розглядатися тільки як цивільний або тільки як військовий, а розглядається як єдине ціле, і під час використання якого потреби всіх користувачів мають враховуватися якомога повніше;

координація ВПП – розроблення та погодження органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху умов та порядку використання повітряного простору з органами обслуговування повітряного руху, відомчими органами управління повітряним рухом, заінтересованими державними органами, підприємствами, установами, організаціями та користувачами повітряного простору для забезпечення ефективності та безпеки використання повітряного простору;

координаційна комісія з питань організації ВПП – міжвідомчий повноважний дорадчий цивільно-військовий орган України, на який покладаються завдання стосовно підготовки пропозицій стратегічного рівня щодо організації ВПП України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладено на Україну;

кризові ситуації – непередбачувані ситуації або ситуації з коротким терміном попередження, що виходять за межі стабільного повсякденного функціонування системи організації повітряного руху (землетруси, урагани, конфлікти тощо);

маршрут ОПР – визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення ОПР. Зазначене поняття використовується для повітряної траси, консультативного маршруту, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, умовного маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо. Зазначені маршрути утворюють мережу маршрутів ОПР;

навігаційна інфраструктура – наявність супутникових або наземних навігаційних засобів для забезпечення виконання вимог навігаційної специфікації;

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.

Існують два 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 належить до ПС та експлуатаційних вимог, у тому числі вимог з витримування визначеного треку з точністю 4 NM у боковому відношенні при забезпеченні контролю за дотриманням та видачі 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;

небезпечна зона – частина повітряного простору визначеного розміру, у межах якої може провадитися діяльність, що є небезпечною для польотів ПС у визначені періоди;

обмеження ВПП – особливий порядок ВПП, що визначається комплексом заходів, спрямованих на убезпечення польотів та провадження іншої діяльності у повітряному просторі України;

операційний повітряний рух - польоти, на які не поширюються положення, установлені для загального повітряного руху і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених Державіаслужбою та Міноборони в межах їх повноважень, визначених законами;

організація ВПП – комплекс заходів, спрямованих на забезпечення безпечного, економічного та регулярного повітряного руху, а також будь-якої іншої діяльності, пов'язаної з ВПП;

організація повітряного простору – процес установа структури повітряного простору;

орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору Укрероцентру – повноважний орган, відповідальний за цілодобовий менеджмент і розподіл на тимчасовій основі повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну;

орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору центру ОрПР – повноважний орган, відповідальний за цілодобовий менеджмент і розподіл на тимчасовій основі повітряного простору зони (району) відповідальності центру ОрПР у межах наданих повноважень;

орган ОПР — орган диспетчерського ОПР, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо ОПР;

орган ОЦВС – оперативний орган, що входить до складу відповідного підрозділу ОЦВС, повноваження і діяльність якого пов'язані з плануванням і координацією діяльності з ВПП, забезпеченням дозвільного порядку ВПП, організацією повітряного руху, забезпеченням контролю за дотриманням порядку та правил ВПП та/або метеорологічним обслуговуванням на маршруті;

ОЦВС – організаційне та функціональне об'єднання, повноваження та діяльність якого пов'язані з організацією ВПП, організацією повітряного руху та його обслуговуванням у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну;

план ВПП – узагальнений перелік даних щодо ВПП на визначений період часу;

повітряний простір вільних маршрутів – визначений повітряний простір, у межах якого експлуатанти ПС можуть вільно планувати польоти між

визначеною точкою входу та визначеною точкою виходу з можливістю використання проміжних точок (опублікованих або неопублікованих) без посилення до мережі маршрутів ОПР з урахуванням доступності повітряного простору. Польоти ПС у цьому повітряному просторі підлягають диспетчерському обслуговуванню;

повітряний простір ОПР – частина повітряного простору з літерним позначенням, у межах якого виконуються певні види польотів з установленням для цих польотів відповідних видів ОПР і правил польотів;

повітряний простір спрощеної координації – частина повітряного простору, у межах якої дозволяється виконання польотів загального повітряного руху поза маршрутами ОПР без необхідності здійснення органом ОПР координації виконання таких польотів з відомчими органами УПР та користувачами повітряного простору, діяльність яких може становити загрозу безпеці загального повітряного руху;

ПС – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

ПС – порушник – ПС, що перетнуло державний кордон без відповідного дозволу компетентного органу або вчинило порушення порядку ВПП, визначене Положенням про ВПП;

район польотної інформації – частина повітряного простору, у межах якого забезпечується польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування (сповіщення);

район управління повітряним рухом (АТСА) – повітряний простір, що простягається від межі, встановленої над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним відомчим органом УПР;

регулювання ВПП – установлення державними уповноваженими органами порядку, правил і процедур організації та ВПП, а також визначення органами ОЦВС умов та порядку ВПП одночасно двома або більше користувачами;

резервування повітряного простору – установлення тимчасово зарезервованого повітряного простору для виключного або специфічного використання певними користувачами;

спеціально виділений маршрут ОПР для перетинання державного кордону – обмежена за висотою і шириною частина повітряного простору, призначена для перетинання державного кордону ПС;

спеціально встановлені зони та маршрути – постійні або тимчасові зони та маршрути польотів ПС, які встановлюються для забезпечення специфічних операційних потреб;

стандартна група ПС – група ПС, які виконують спільне завдання, у якій кожне ПС/кожен елемент цієї групи має перебувати в межах 1,852 км (1 морської милі) по горизонталі та 30 м (100 футів) по вертикалі від ведучого групи;

структура повітряного простору - складові повітряного простору, призначені для гарантування безпечної та ефективної експлуатації повітряних суден під час виконання польотів і провадження іншої діяльності з використання повітряного простору;

тимчасово відокремлена зона – визначений об'єм повітряного простору, що зазвичай перебуває під юрисдикцією одного авіаційного повноважного органу, тимчасово відокремлений за спільною угодою для виключного використання іншим авіаційним повноважним органом, через який не дозволяється транзит інших ПС;

тимчасово зарезервований повітряний простір – частина повітряного простору, в межах якого у визначений час може провадитися діяльність, що становить загрозу для виконання польотів авіації або для ВПП в інших цілях;

тимчасово зарезервована зона – визначений об'єм повітряного простору, що зазвичай перебуває під юрисдикцією одного авіаційного повноважного органу, тимчасово зарезервований за спільною угодою для специфічного використання іншим авіаційним повноважним органом, через який може

дозволятися транзит ПС за відповідним дозволом;

Украероцентр – головний оперативний підрозділ ОЦВС, повноваження та функціонування якого в межах компетенції пов'язані з безперервним цілодобовим виконанням завдань з організації ВПП та оперативного сповіщення міністерств, центральних органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій, визначених нормативно-правовими актами та організаційно-розпорядчими документами, з питань організації ВПП, регулювання повітряного руху і функціонування підрозділів ОЦВС;

умови ВПП – обов'язкові вимоги щодо місця, часу та висоти під час провадження діяльності з ВПП, інформація про які надається користувачеві органами ОЦВС з метою забезпечення безпеки та ефективності ВПП;

умовний маршрут – маршрут ОПР або його частина, який може плануватися та використовуватися відповідно до спеціально визначених умов;

управління використанням (менеджмент) повітряного простору – діяльність із планування, основною метою якої є забезпечення максимального використання доступного повітряного простору шляхом його динамічного розподілу за часом та в окремих випадках відокремлення частини повітряного простору для різних категорій користувачів з метою задоволення їх короткострокових потреб;

центр ОрПР – оперативний орган ОЦВС, повноваження та діяльність якого пов'язані з ОПР, управлінням використання (менеджментом) повітряного простору, організацією потоків повітряного руху та метеорологічним обслуговуванням на маршруті в межах зони відповідальності;

цивільно-військова координація організації повітряного руху – координація діяльності цивільних та військових органів, уповноважених приймати рішення та узгоджувати дії стосовно організації використання повітряного простору.

Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, живаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні

про ВПП та інших нормативно-правових актах з ВПП у галузі цивільної або державної авіації України.

II. Регулювання використання повітряного простору

1. Згідно з цими Авіаційними правилами регулюються:

1) ВПП, що пов'язане з провадженням такої діяльності:

польоти цивільних і державних ПС;
переміщення (перебування) матеріальних об'єктів у повітряному просторі;

вибухові роботи;

застосування вибухових пристроїв військового призначення;

знешкодження боєприпасів, що не вибухнули, шляхом їх підриву;

пуски ракет, усі види стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів ПС, та інших літальних апаратів;

запуски (підйоми) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

2) діяльність, що може спричинити загрозу безпеці польотів ПС та інших об'єктів:

електромагнітне випромінювання;

використання джерел інтенсивного світлового випромінювання (лазерів, прожекторів тощо);

викиди в атмосферне повітря забруднюючих та будь-яких інших речовин, що погіршують видимість;

інші види діяльності, які можуть створити загрозу безпеці польотів ПС та інших об'єктів у повітряному просторі.

2. Польоти аеростатів та ПС авіації загального призначення виконуються з дотриманням правил польотів у повітряному просторі України та цих Авіаційних правил. Відповідальність за організацію таких польотів несуть користувачі повітряного простору (керівники авіапідприємств, організацій або власники ПС тощо), що планують або проваджують зазначену діяльність.

3. Польоти безпілотних ПС організуються та здійснюються згідно з вимогами нормативно-правових актів України у галузі цивільної та державної авіації з дотриманням правил польотів у повітряному просторі України та цих Авіаційних правил. Організацію таких польотів забезпечують користувачі повітряного простору (керівники авіапідприємств, організацій або власники ПС тощо), що планують або проваджують зазначену діяльність.

4. Польоти ДППС масою до 2 кг включно виконуються без подання заявок на ВПП, без отримання дозволів на ВПП, без інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України та органів ОЦВС, органів Державної прикордонної служби України, органів ОПР та відомчих органів УПР, за умови дотримання наступних вимог:

1) польоти виконуються без перетинання державного кордону України;

2) польоти виконуються поза межами встановлених заборон та обмежень ВПП, крім випадків, установлених Положенням про ВПП;

3) польоти виконуються не ближче 5 км від зовнішніх меж злітно-посадкових смуг аеродромів/вертодромів або не ближче 3 км від зовнішніх меж злітно-посадкової смуги ЗПМ, крім випадків узгодження з експлуатантом ЗПМ;

4) польоти виконуються не ближче 500 м від пілотованих ПС;

5) польоти не виконуються над:

скупченням людей на відкритому просторі та над місцями щільної забудови, визначеними місцевими органами самоврядування як зони, в яких заборонено використовувати ДППС;

об'єктами (зонами), які визначені Міністерством оборони України, Міністерством інфраструктури України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною прикордонною службою України, Службою безпеки України, Національною поліцією України, Національною гвардією України, Державною фіскальною службою, Службою зовнішньої розвідки, Управлінням державної охорони, іншими військовими формуваннями та правоохоронними структурами, утвореними відповідно до законів України, та відносно яких здійснюється охорона (за умов позначення території навколо цих об'єктів інформаційними знаками про заборону польотів ДППС та/або шляхом оприлюднення меж такої заборони), крім випадків виконання польотів за дозволом зазначених вище повноважних органів;

8) польоти виконуються в межах прямої видимості (VLOS), але не далі ніж 500 м від зовнішнього пілота;

9) максимальна висота польоту не вище 50 м над рівнем земної (водної) поверхні або не вище 20 м над перешкодами висотою більше 50 м – на відстані не більше 100 м від меж таких перешкод (в залежності від того, яка висота є більшою) та тільки за умов прямої видимості ДППС зовнішнім пілотом;

10) швидкість польоту ДППС складає не більше 160 км/год;

В інших випадках польоти ДППС масою до 2 кг включно та усі без винятку польоти ДППС масою більше 2 кг виконуються у межах спеціально встановлених зон та маршрутів з дотриманням вимог щодо подання заявок на ВПП, отримання дозволів та умов ВПП, інформування органів управління

Повітряних Сил ЗС України, органів Державної прикордонної служби України, органів ОЦВС, органів ОПР/УПР.

5. Користувачі повітряного простору зобов'язані організувати оперативний електрозв'язок з відповідними органами ОЦВС, органами ОПР, органами управління Повітряних Сил ЗС України, у відповідних випадках – з відомчими органами УПР та органами Держприкордонслужби (в частині, що стосується виконання вимог цих Авіаційних правил щодо планування та координації ВПП, інформування про провадження діяльності тощо).

6. Інструкції з виконання польотів на аеродромах, вертодромах та постійних ЗПМ, пунктах запуску аеростатів, інструкції з ВПП полігонів, військових стрільбищ, кар'єрів, пунктів запуску метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та пунктів проведення стрільб, зокрема з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, а також зміни та доповнення до них розробляються юридичними і фізичними особами, діяльність яких пов'язана з ВПП.

Розроблення, погодження, затвердження і супроводження інструкцій з виконання польотів та інструкцій з ВПП, змін до них здійснюються відповідно до вимог нормативно-правових актів у сфері цивільної та державної авіації, що стосуються обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією та забезпечення аеронавігаційною інформацією цивільної та державної авіації України.

Чотирилітерні покажчики місцезнаходження постійних ЗПМ та аеродромів України (під назвою «аеродром» тут і надалі за текстом слід розуміти аеродром та вертодром, якщо не зазначено інше) присвоюються та використовуються згідно з додатком 1 до цих Авіаційних правил.

7. У повітряному просторі України діяльність з використання лазерів або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання (крім джерел, що використовуються в авіації) здійснюється за дотримання таких умов:

забороняється націлювати лазерний промінь або промінь іншого спрямованого світлового випромінювання високої інтенсивності на ПС, місця розташування органів ОПР/відомчих органів УПР, що створює загрозу безпеки польоту, цілісності повітряного судна, здоров'я членів екіпажу або пасажирів, персоналу органів ОПР/відомчих органів УПР;

забороняється використовувати лазерний промінь або промінь іншого спрямованого світлового випромінювання високої інтенсивності у смугах повітряних підходів, районах зльоту та посадки ПС, якщо інше не визначено місцевими правилами експлуатації аеродромів та ПС, або в межах повітряного простору, де експлуатантом аеродрому встановлено заборону використання таких засобів;

діяльність з використання лазерів або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання у повітряному просторі з потужністю, яка може представляти загрозу безпеці польотів, має узгоджуватися з експлуатантами аеродромів, Украероцентром, органами ОПР/відомчими органами УПР з наданням завчасного відповідного письмового повідомлення (не пізніше ніж за 10 робочих днів до доби запланованої діяльності);

екіпажам ПС забороняється направляти повітряне судно на лазерний промінь або інший промінь світла високої інтенсивності, якщо не забезпечується безпека польоту.

Зазначені запобіжні заходи призначені виключно для зменшення ризику впливу лазерних випромінювачів, інших джерел інтенсивного світлового випромінювання на органи ОПР та екіпажі ПС.

8. У повітряному просторі України діяльність з використання лазерів або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання здійснюється за умови виконання таких заходів:

1) заходи, що вживаються органами ОЦВС (органами ОПР / відомчими органами УПР):

видання НОТАМ; та/або
інформування екіпажів ПС у польоті; та/або
впровадження обмежень використання повітряного простору;

2) заходи, що здійснюються експлуатантом лазерного обладнання або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання:

надання завчасного відповідного письмового повідомлення (не пізніше ніж за 10 робочих днів до доби запланованої діяльності) про діяльність з використання лазерів або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання у повітряному просторі з потужністю, яка може представляти загрозу безпеці польотів;

фізичне блокування лазерного випромінювання або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання з метою недопущення спрямування випромінювання на ПС, будівлі органів ОПР/відомчих органів УПР, у повітряний простір, де виконується зліт або посадка ПС;

регулювання потужності лазерного випромінювання або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання, обмеження напрямку випромінювання як за азимутом, так і за кутом місця з метою недопущення перевищення меж визначеного для провадження діяльності об'єму повітряного простору;

дотримання визначених умов ВПП для провадження діяльності з використання лазерів або інших джерел інтенсивного світлового випромінювання у повітряному просторі та інформування про провадження діяльності згідно з вимогами пункту 12 розділу XII цих Авіаційних правил.

III. Структура повітряного простору

1. Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну, є складовими частинами повітряного простору ЕСАС.

2. Структура повітряного простору розробляється з метою забезпечення різних видів діяльності з ВПП, потоків повітряного руху та видів ОПР.

Структура повітряного простору публікується в документах аеронавігаційної інформації України.

3. Повітряний простір поділяється на верхній та нижній:

верхній – ешелон польоту 275 (8400 м) і вище;

нижній – нижче від ешелону польоту 275 (8400 м).

4. До структури повітряного простору входять такі елементи:

район польотної інформації (FIR);

верхній район польотної інформації (UIR);

диспетчерські райони (СТА);

верхній диспетчерський район (УТА);

термінальні диспетчерські райони (ТМА);

диспетчерські зони (СТР);

зони аеродромного руху (АТЗ);

аеродромні зони польотної інформації (АFІЗ);

зони польотної інформації (FIZ);

зони та райони УПР відомчих органів УПР (АТCZ, АТCА);

маршрути ОПР;

спеціально виділені маршрути ОПР для перетинання державного кордону;

спеціально встановлені зони та маршрути;

заборонені зони;

зони обмеження польотів;

небезпечні зони;

повітряний простір вільних маршрутів (FRA);

зона з особливим режимом ВПП;

тимчасово зарезервовані зони (TRA);

тимчасово відокремлені зони (TSA);

зона, що перетинає державний кордон (СВА);
умовні маршрути ОПП (CDR).

5. У повітряному просторі організуються FIR. Межі FIR визначаються структурою мережі маршрутів ОПП, що підлягають обслуговуванню у цих районах, FRA та експлуатаційними потребами.

Межі FIR над відкритим морем встановлюються на підставі регіональних аеронавігаційних угод між відповідними країнами – членами ІСАО.

6. Під час організації UIR нижня його межа є верхньою межею FIR та має суміщатися з крейсерським рівнем польоту за ПВП.

Бічні межі UIR мають суміщатися з відповідними зовнішніми межами FIR, що розташовані нижче.

7. Частини повітряного простору, у яких забезпечується диспетчерське обслуговування, визначаються як диспетчерські райони (СТА, УТА, ТМА) та/або диспетчерські зони.

Диспетчерські райони та диспетчерські зони зазвичай визначаються у межах FIR, UIR та є їх складовими частинами.

Нижня межа диспетчерського району встановлюється на висоті не менше ніж 200 м над землею чи водною поверхнею.

Верхня межа диспетчерського району встановлюється у разі, якщо:
диспетчерське обслуговування не забезпечується вище від цієї межі;
диспетчерський район розташовується нижче верхнього диспетчерського району. При цьому його верхня межа має суміщатися з нижньою межею верхнього диспетчерського району.

8. CTR встановлюються для забезпечення диспетчерського обслуговування ПС, що прибувають на контрольовані аеродроми або вилітають з них.

Бічні межі CTR установлюються на відстані не менше ніж 10 км від центру відповідного аеродрому (КТА) в напрямках, звідки виконуються заходження на посадку за приладами.

CTR установлюється від рівня земної поверхні вгору до нижньої межі диспетчерського району або вище від нижньої межі диспетчерського району. Якщо CTR розташована поза межами бічних меж диспетчерського району, установлюється верхня межа CTR.

Єдина CTR може встановлюватися для двох і більше близько розташованих аеродромів.

9. FIZ установлюється поза межами контрольованого повітряного простору ОПР для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування.

Межі FIZ визначаються з урахуванням заборонених зон, зон обмеження польотів, TSA/TRA, ATCA, ATCZ та згідно з експлуатаційними потребами. Бічні межі FIZ визначаються зазвичай у межах FIR.

10. Секторизація диспетчерських районів, диспетчерських зон та зон польотної інформації визначається експлуатаційними/операційними вимогами щодо забезпечення повітряного руху відповідними видами обслуговування.

Форма та розмір секторів ОПР визначаються з урахуванням потоків загального повітряного руху, мережі маршрутів ОПР, їх конфігурації, потрібного виду ОПР, установлених заборон та обмежень ВПП.

11. Для забезпечення польотно-інформаційного та аварійного обслуговування ПС, які прибувають або відлітають з аеродромів AFIS, установлюються AFIZ.

12. Для забезпечення безпеки ПС, які прибувають або відлітають з неконтрольованих аеродромів, на яких не надається польотно-інформаційне

обслуговування на аеродромі, можуть установлюватися зони аеродромного руху ATZ.

13. Для аеродромів державної авіації, де не забезпечується обслуговування повітряного руху, установлюються ATCZ, ATCA, повітряний простір яких не класифікується за стандартами ICAO.

14. Бічні та вертикальні межі AFIZ, ATZ, ATCZ та ATCA установлюються з урахуванням експлуатаційних потреб та місцевих умов (установлених схем аеродромного руху, видів польотів або діяльності з ВПП на аеродромі тощо).

15. Маршрути ОПР установлюються за методами, що викладені в:

додатку 11 до Чиказької конвенції - Air Traffic Services;

Doc 9426-AN/24 – Air Traffic Services Planning Manual;

Doc 8168-OPS/611 – Aircraft Operations;

Doc 9613-AN/937 – Performance-based Navigation (PBN) Manual.

Маршрути ОПР та навігаційні специфікації, за винятком стандартних маршрутів вильоту та прибуття, позначаються індексами згідно з додатком 11 до Чиказької конвенції (доповнення 1).

Стандартні маршрути вильоту та прибуття позначаються згідно з додатком 11 до Чиказької конвенції (доповнення 3).

Основні точки встановлюються для визначення маршруту ОПР чи схеми заходження на посадку за приладами та/або залежно від потреби органів ОПР у інформації стосовно виконання польоту ПС.

Основні точки встановлюються та позначаються індексами згідно з додатком 11 до Чиказької конвенції (доповнення 2).

Для маршрутів ОПР установлюються навігаційна специфікація RNAV/RNP за наявною навігаційною інфраструктурою (GNSS, DME-DME або

VOR/DME) або ширина маршруту ОПР. Навігаційна специфікація або ширина маршруту ОПР та навігаційна інфраструктура визначаються Державіаслужбою.

Для кожного стандартного маршруту вильоту та прибуття встановлюється мінімальна абсолютна висота польоту, яка забезпечує мінімальний запас висоти над контрольною перешкодою.

16. Спеціально виділені маршрути ОПР для перетинання державного кордону встановлюються з метою забезпечення контролю перетинання державного кордону відповідними повноважними органами.

17. Спеціально встановлені зони та маршрути встановлюються для виконання польотів ПС із метою забезпечення специфічних операційних потреб (перевірки чергових сил із ППО, проведення навчань державної авіації та повітряних парадів, десантування, бомбометань, авіаційних робіт із пошуку та рятування, здійснення польотів під час виконання аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, демонстраційних, випробувальних (дослідницьких), навчальних і тренувальних польотів, польотів безпілотних ПС, польотів на встановлення рекордів, демонстрації нової авіаційної техніки, запуску та посадки космічних апаратів, проведення авіаційних робіт тощо).

Спеціально встановлені зони і маршрути підлягають процедурі щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

18. FRA встановлюється в межах FIR, UIR. Під час впровадження FRA враховується пропускна спроможність секторів ОПР та застосовуються операційні процедури згідно з Концепцією Євроконтролю щодо повітряного простору вільних маршрутів та ERNIP.

FRA встановлюються відповідно до характеристик загального повітряного руху, потреби щодо його обслуговування та з огляду на економічну доцільність.

Межі FRA, період часу доступності FRA, основні точки та їх призначення, обмеження стосовно FRA, особливості планування польотів, у тому числі щодо застосування DCT, публікуються в AIP України.

19. Зона з особливим режимом ВПП устанавлюється з метою ідентифікації повітряних об'єктів та забезпечення контролю відповідними повноважними державними органами за:

перетинанням ПС державного кордону України;

дотриманням особливого порядку ВПП у повітряному просторі, у тому числі навколо заборонених зон.

Межі зони з особливим режимом ВПП навколо заборонених зон визначаються Генеральним штабом ЗС України.

20. Заборонені зони встановлюються в повітряному просторі України над об'єктами (районами), де польоти ПС підлягають забороні.

21. Зони обмеження польотів устанавлюються в повітряному просторі України над об'єктами (районами), де польоти ПС необхідно обмежити за часом або умовами їх виконання.

Зони обмеження польотів можуть устанавлюватися:

над полігонами (військовими стрільбищами) для проведення стрільб, пусків ракет, бомбометань, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву, десантувань (стрибків із парашутом, скидання вантажів);

у районах проведення стрільб із метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері;

для забезпечення вибухових робіт;

для забезпечення інших видів діяльності, що можуть створити загрозу безпеці польотів ПС.

Також зони обмеження польотів можуть устанавлюватися над іншими небезпечними об'єктами та навколо районів проведення заходів державного рівня з метою захисту від можливого впливу внаслідок польотів ПС над ними.

Для встановлення таких зон надаються обґрунтування та висновки відповідних державних органів.

Для кожної зони обмеження польотів установлюється період дії. Поза межами періоду дії зони обмеження польотів польоти ПС у такій зоні виконуються без обмежень.

Зони обмеження польотів залежно від операційних вимог і можливостей планування підлягають або не підлягають процедурам щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

22. Небезпечні зони встановлюються в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну, у разі провадження діяльності, що є небезпечною для польотів ПС.

Небезпечні зони можуть установлюватися з метою проведення стрільб, пусків ракет, бомбометань, вибухових робіт, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву, виконання навчальних, тренувальних, випробувальних польотів, а також для виконання іншої діяльності, що може спричинити загрозу безпеці польотів ПС.

Небезпечні зони залежно від операційних вимог та можливостей планування підлягають або не підлягають процедурам щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

Командир повітряного судна має право приймати рішення про вхід до повітряного простору активованої небезпечної зони. При цьому він особисто відповідає за забезпечення необхідного рівня безпеки польоту.

23. Тимчасово зарезервованій повітряний простір (спеціально встановлені зони та маршрути) установлюється у повітряному просторі України як TSA або як TRA.

TSA/TRA встановлюються для забезпечення діяльності з ВПП, пов'язаної з польотами ПС.

TSA/TRA підлягають процедурі щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

24. СВА встановлюється над державним кордоном як TRA, TSA або зона обмеження польотів на підставі відповідних угод України з сусідніми державами.

СВА підлягають процедурі щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

25. TRA/TSA, небезпечні зони та зони обмеження польотів мають містити мінімальний об'єм повітряного простору, достатній для забезпечення відповідного виду діяльності у зазначених зонах, та гарантувати безпеку польотів ПС поза їх межами.

Межі TRA/TSA, небезпечних зон та зон обмеження польотів визначаються з урахуванням обов'язкового безпечного інтервалу, який встановлюється всередині зони виходячи з характеру діяльності щодо ВПП в самій зоні та виключає можливість впливу на іншу діяльність у повітряному просторі поза межами зони. При цьому мінімально безпечний інтервал у вертикальній площині:

між максимальною висотою діяльності у зоні та верхньою межею самої зони має бути не менше ніж:

600 м – для зон, у яких провадиться вибухонебезпечна діяльність (вибухові роботи, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву, пуски ракет, стрільби вище дійсної висоти 150 м);

300 м – для зон, у яких здійснюються польоти ПС з приладними швидкостями більше ніж 300 км/год або проводяться стрільби до дійсної висоти 150 м;

між мінімальною висотою діяльності у зоні та нижньою межею самої зони (якщо вона встановлена не від земної поверхні), у якій здійснюються польоти ПС з приладними швидкостями більше ніж 300 км/год, має бути не менше ніж 300 м.

26. Для TSA/TRA, а також небезпечних зон та зон обмеження польотів, які підлягають процедурі щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі, визначається опублікований період, який публікується в AIP та охоплює максимально можливий час активації зони.

У разі встановлення цих зон або діяльності в них за NOTAM опублікований період зазначається у відповідному NOTAM.

27. Умовні маршрути ОПР (CDR) доповнюють мережу постійних маршрутів ОПР та встановлюються з метою можливості планування й використання маршрутів ОПР або їх ділянок, які не завжди доступні.

Установлення, категоризація, публікація, планування та використання CDR здійснюються згідно з документами Євроконтролю (ERNIP).

Щоденна оновлена інформація про доступність (недоступність) CDR визначається Украероцентром і публікується у AUP/UUP (що мають статус NOTAM) та у EAUP/EUUP. У цьому разі повідомлення NOTAM стосовно оновлення інформації про доступність (недоступність) CDR можуть не видаватися.

28. На період проведення загальнодержавних свят, а також у інших випадках, коли не планується провадження діяльності з ВПП згідно з опублікованим періодом у зонах обмеження польотів, небезпечних зонах, TSA, TRA протягом більше ніж 5 днів, за рішенням Украероцентру категорія CDR, на яку впливають зазначені зони, змінюється на згаданий період шляхом видання NOTAM.

29. З метою забезпечення безпеки ВПП у разі одночасного провадження діяльності в заборонених зонах, небезпечних зонах, зонах обмеження польотів, TRA/TSA та поза їх межами навколо них встановлюється буфер таких розмірів:

1) у горизонтальній площині:

9,3 км (5 морських миль) – у разі, коли в зазначених зонах проводяться пуски ракет (крім протитанкових керованих ракет), у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси, використовуються реактивні системи залпового вогню та/або виконуються польоти ПС з приладними швидкостями більше ніж 300 км/год;

5 км (2,7 морської милі) – у разі, коли в зазначених зонах проводяться усі види стрільб, пуски протитанкових керованих ракет, застосовуються вибухові пристрої військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву та/або виконуються польоти ПС з приладними швидкостями 300 км/год або менше;

2 км (1,1 морської милі) – у разі, коли в зазначених зонах виконуються вибухові роботи;

2) у вертикальній площині – 300 м вище від верхньої межі зазначених зон та/або нижче від нижньої межі зони, якщо нижня межа встановлюється не від земної поверхні.

Розміри буфера публікуються в AIP України.

Навколо заборонених зон, у яких не передбачено діяльність із використання повітряного простору, буфер не встановлюється.

30. У разі одночасного провадження діяльності з ВПП у декількох небезпечних зонах, зонах обмеження польотів, TRA/TSA, які розташовані одна від одної на відстанях менше ніж передбачені для буфера у горизонтальній площині або примикають одна до одної, встановлюється єдиний буфер навколо зовнішніх меж цих зон, розмір якого визначається залежно від характеру діяльності в цих зонах. Одночасна діяльність з ВПП в таких зонах визначається окремими письмовими угодами, інструкціями тощо.

У межах буфера польоти ПС за ППП не дозволяються, за винятком випадків:

- виконання польотів по межах буфера без входження до нього;
- перетинання буфера ПС, що виконують польоти у заборонених, небезпечних зонах, зонах обмеження польотів та TRA/TSA під час входу/виходу до/із зазначених зон;
- отримання дозволу відповідного органу ОПП/відомчого органу УПР.

31. FBZ встановлюється навколо зон обмеження польотів, небезпечних зон, заборонених зон та зон тимчасово зарезервованого повітряного простору. Межі FBZ визначаються Державіаслужбою з урахуванням навігаційної специфікації RNAV/RNP, наявності диспетчерського ОПП з використанням засобів спостереження, але не менше розміру буфера.

FBZ діють протягом періоду активації зони, для якої вона встановлена.

FBZ публікуються в AIP України.

32. Структура повітряного простору та зміни до неї розробляються на підставі експлуатаційних/операційних вимог та/або пропозицій заінтересованих державних органів, підприємств, установ, організацій, користувачів повітряного простору.

33. Проектування елементів структури повітряного простору здійснюється на засадах цивільно-військової координації під час аналізу, розроблення пропозицій, планування та впровадження елементів структури повітряного простору.

34. Підставами для підготовки змін до структури повітряного простору є:
потреби національної безпеки і оборони;
планування, зміни та скасування провадження користувачем повітряного простору діяльності з ВПП;
зміна елементів структури повітряного простору;

зміна потоків повітряного руху, пропускної спроможності повітряного простору, інтенсивності повітряного руху, ешелонів (висот) польоту ПС;

оснащення новими технічними засобами зв'язку, навігації, спостереження та засобами ОНР/УНР або виведення їх з експлуатації;

уведення в експлуатацію (виведення з експлуатації) об'єктів, які впливають на ВПП;

утворення нових або ліквідація наявних органів ОНР;

економічна доцільність;

рекомендації комісії з розслідування авіаційних подій, інцидентів і порушень порядку ВПП;

забезпечення безпеки населення та важливих державних об'єктів;

результати аналізу ефективності ВПП;

зміни нормативної бази, що стосується організації ВПП.

35. Проект змін структури повітряного простору погоджується у такому порядку:

1) у разі встановлення або зміни меж елементів структури повітряного простору з:

державними органами, підприємствами, установами та організаціями, заінтересовані у цих пропозиціях;

відомчими органами УНР, якщо внаслідок цих змін здійснюватиметься потенційний вплив на повітряний простір, у якому управління повітряним рухом або інша діяльність забезпечується цими відомчими органами;

Украерорухом;

Генеральним штабом ЗС України.

2) у разі встановлення або зміни меж спеціально виділених маршрутів ОНР для перетинання державного кордону України, інших елементів структури повітряного простору для виконання польотів ПС у межах зони з особливим

режимом ВПП, крім її частини, що межує із забороненою зоною, – додатково з Адміністрацією Держприкордонслужби.

36. Пропозиції щодо структури повітряного простору, надані на погодження та затвердження з порушенням вимог цих Авіаційних правил, повертаються без розгляду із зазначенням переліку порушень.

37. Не потребують погодження пропозиції щодо скасування CTR, TMA, AFIZ, ATZ, ATCZ, ATCA, TSA/TRA, небезпечних зон, зон обмежень польотів, маршрутів ОПР або їх ділянок, зменшення вертикальних та горизонтальних меж, періоду роботи/використання зазначених елементів структури повітряного простору, змін, розроблених Державіаслужбою або за її дорученням, що не впливають на будь-яку діяльність з ВПП.

38. Затверджені зміни структури повітряного простору вносяться до документів аеронавігаційної інформації та до інструкцій з виконання польотів (ВПП) на дату введення цих змін у дію. При цьому не потребує погодження внесення до інструкцій з виконання польотів (ВПП) затверджених Державіаслужбою змін структури повітряного простору.

39. Інформація про структуру повітряного простору, дані про аеродроми (постійні ЗПМ/вертодроми) публікуються в AIP України за Всесвітньою геодезичною системою – 1984 (WGS-84) і наноситься на аеронавігаційні карти. Аеронавігаційна інформація має бути доступною для всіх користувачів повітряного простору.

40. Державіаслужба спільно з Укראерорухом забезпечує щорічний аналіз ефективності ВПП з урахуванням розроблених Євроконтролем показників ефективності ВПП. На підставі цього аналізу з метою вдосконалення та забезпечення перерозподілу повітряного простору в інтересах всіх категорій користувачів Державіаслужба за погодженням із Генеральним штабом ЗС

України вносить зміни щодо вертикальних та горизонтальних меж, годин (графіка) роботи відповідних елементів структури повітряного простору.

У разі якщо будь-яка зона обмеження польотів, небезпечна зона або спеціально встановлена зона (TSA/TRA) протягом календарного року не використовувалася, Державіаслужба за погодженням з Генеральним штабом ЗС України вирішує питання щодо планування роботи цієї зони за NOTAM, а в разі, якщо будь-який елемент структури повітряного простору не використовувався протягом двох років, Державіаслужба за погодженням із Генеральним штабом ЗС України приймає рішення щодо скасування цього елемента структури повітряного простору.

IV. Класифікація повітряного простору

1. Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну, класифікується як C, D та G за стандартами ICAO.

2. Класифікація повітряного простору ОПР визначається на підставі таких критеріїв:

тип повітряного руху;

щільність повітряного руху;

вид місцевості;

кліматичні умови;

потреба щодо виду ОПР;

економічна ефективність;

установлений рівень безпеки польотів під час організації повітряного руху.

3. Повітряний простір ATCZ, ATCA не класифікується за стандартами ICAO.

Повітряний простір заборонених зон, небезпечних зон, зон обмеження польотів та TSA/TRA у разі виконання в їх межах польотів ПС як GAT класифікується відповідно до класифікації навколишнього повітряного простору ОПП або за іншою класифікацією рішенням Державіаслужби. В іншому разі такий повітряний простір є некласифікованим.

V. Планування та координація використання повітряного простору

1. Планування діяльності з ВПП здійснюється користувачами повітряного простору: на стратегічному рівні – більше ніж за 10 діб до початку діяльності, на передтактичному рівні – від 10 діб до доби провадження діяльності, на тактичному рівні – протягом доби провадження діяльності з ВПП.

2. Планування діяльності з ВПП здійснюється користувачами з урахуванням чинної структури повітряного простору, що опублікована в АІР України. Повітряний простір використовується тільки протягом періоду часу, необхідного для провадження діяльності, за принципами гнучкого ВПП.

В окремих випадках може бути заплановано нерегулярну (одноразову) діяльність з використання визначеного об'єму повітряного простору, що не опублікований в АІР України, у порядку відповідно до цих Авіаційних правил.

3. Користувач повітряного простору забезпечує точність, своєчасність та об'єктивність інформації про планування та провадження діяльності з ВПП. Інформацію про всі зміни часу початку, закінчення, перенесення або скасування діяльності з ВПП користувач має надавати Украероцентру та/або відповідному центру ОрПР з метою оперативного перерозподілу повітряного простору в інтересах інших користувачів повітряного простору.

4. Украероцентр, центри ОрПР, отримавши заявки на ВПП, у межах повноважень проводять аналіз, координацію та планування ВПП. Украероцентр за результатами координації включає опрацьовані заявки до Плану ВПП, що є підставою для надання дозволу або заборони на ВПП, про що інформує заявника за його запитом.

Украероцентр формує та оновлює План ВПП відповідно до прийнятих рішень про розподіл та перерозподіл повітряного простору, а також наданих дозволів та заборон на ВПП.

5. ВПП одночасно (за місцем, часом та висотою) двома або більше користувачами повітряного простору регулюють Украероцентр або центри ОрПР відповідно до їх компетенції згідно з державними пріоритетами у ВПП України за принципами гнучкого ВПП та за результатами координації.

Рішення Украероцентру, центрів ОрПР відповідно до їх компетенції та повноважень є обов'язковими для виконання юридичними та фізичними особами, що провадять діяльність, пов'язану з організацією ВПП та обслуговуванням повітряного руху (управлінням повітряним рухом) в повітряному просторі України.

6. У разі планування використання одночасно одного і того самого повітряного простору різними користувачами, які мають рівний державний пріоритет, рішення щодо ВПП приймається Украероцентром на користь користувача, заявку якого було отримано раніше, або відповідно до результату проведеної координації.

7. Украероцентр надає План ВПП відповідним центрам ОрПР, органам управління Повітряних Сил ЗС України, органам ОПР аеродромів, а також користувачам повітряного простору, органам та організаціям на їх запит і в частині, що їх стосується, відповідними каналами зв'язку та/або мережами передачі даних.

8. На підставі Плану ВПП Украероцентр формує повідомлення AUP та UUP, що надаються Євроконтролю в установленому порядку для опублікування даних щодо ВПП у EAUP/EUUP.

9. Планування та координація ВПП на передтактичному та тактичному рівнях здійснюються Украероцентром та центрами ОрПР за допомогою автоматизованої системи менеджменту повітряного простору.

Автоматизована система менеджменту повітряного простору забезпечує можливість обміну даними з відповідними системами Євроконтролю, автоматизованими системами керування повітряним рухом та іншими системами, що потребують інформації щодо ВПП.

VI. Порядок подання заявок на використання повітряного простору

1. Користувачі повітряного простору, зацікавлені у виконанні польотів та/або провадженні іншої діяльності з ВПП, мають подати заявку на ВПП.

Подання заявок на ВПП з метою використання спеціально встановлених зон та маршрутів (резервування повітряного простору), зон обмеження польотів та небезпечних зон, визначених інструкціями з виконання польотів (ВПП), здійснюється користувачами, для яких ці зони встановлено.

2. Подання заявок на ВПП або їх анулювання здійснюється користувачами повітряного простору за допомогою авіаційного електрозв'язку, телефону, телефаксу, електронної пошти з використанням Інтернет-технологій. Порядок подання заявок на ВПП публікується в AIP України.

3. Складання та своєчасне подання заявок на ВПП здійснюється користувачами повітряного простору.

Заявки на ВПП анулюються, якщо вони оформлені з порушенням основних вимог щодо їх складання або надані пізніше від встановленого терміну, про що Украероцентр або центр ОрПР повідомляють заявника.

До основних вимог щодо складання заявок на ВПП належать:

відповідність заявок на ВПП встановленим форматам;

відповідність параметрів запланованої діяльності інформації, опублікованої у документах аеронавігаційної інформації;

однозначність та відсутність суперечливості даних в заявці;

відсутність помилок, які можуть призвести до неоднозначного тлумачення тексту заявки.

4. У разі виконання польотів цивільних ПС як GAT поза межами контрольованого повітряного простору ОПР заявки на ВПП не подаються, крім випадків, визначених Положенням про ВПП.

При виконанні польотів цивільних ПС як GAT поза межами контрольованого повітряного простору ОПР без подання заявок на ВПП користувач повітряного простору з метою безпечного виконання польоту зобов'язаний ознайомитися з актуальною аеронавігаційною, метеорологічною інформацією, заборонами та обмеженнями ВПП за маршрутом польоту, які будуть активні протягом польоту.

5. Заявкою на ВПП для виконання польотів за маршрутом, крім спеціально встановлених маршрутів, визначених інструкціями з виконання польотів, є поданий план польоту.

6. Виконання міжнародних польотів цивільними повітряними суднами, що прямують транзитом через повітряний простір України, здійснюється на підставі плану польоту, за винятком випадків, що вимагають спеціального дозволу на виконання польотів згідно з правилами надання дозволів на виконання польотів ПС у повітряному просторі України.

7. Плани польотів ПС подаються до Украероцентру та до відповідних органів ОПР, відомчих органів УПР, центрів ОрПР за запланованим маршрутом польоту ПС.

Інформацію щодо поданих планів польоту Украероцентр та/або органи ОПР/відомчі органи УПР надають до органів управління Повітряних Сил ЗС України.

8. Перетин меж СТР, ТМА, СТА та меж АТСЗ, АТСА може здійснюватися за диспетчерським дозволом органу ОПР або з дозволу відомчого органу УПР на підставі плану польоту, поданого з повітря.

Орган ОПР, відомчий орган УПР, який прийняв план польоту з повітря, доводять його до відома відповідних органів ОПР/відомчих органів УПР за маршрутом польоту ПС, а також до відома Украероцентру та органів управління Повітряних Сил ЗС України.

9. Плани польотів ПС ОАТ за спеціально встановленими маршрутами, які не визначені інструкціями з виконання польотів, з метою виконання перельотів, польотів для виконання авіаційних робіт, обльотів радіотехнічних засобів тощо подаються до відповідних органів ОПР, відомчих органів УПР, центрів ОрПР за маршрутом польоту, Украероцентру до 12:00 UTC напередодні виконання польотів.

10. Порядок подання, складання, внесення змін та закриття плану польоту здійснюється згідно з вимогами Авіаційних правил України «Загальні правила польотів в повітряному просторі України», затверджених наказом Державіаслужби, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522, з урахуванням Авіаційних правил України «Правила організації потоків повітряного руху», затверджених наказом Державіаслужби від 20 липня

2016 року № 567, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12 жовтня 2016 року за №1354/29484, та Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2012 року № 277, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270, та цих Авіаційних правил.

11. Заявки на ВПП подаються користувачами до Украероцентру до 12:00 UTC напередодні провадження діяльності з метою:

1) виконання навчальних, тренувальних, випробувальних, інших польотів ПС, у тому числі безпілотних ПС, на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах) у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами (резервування повітряного простору), зонах обмеження польотів та небезпечних зонах, визначених інструкціями з виконання польотів (ВПП);

2) виконання польотів ПС, у тому числі безпілотних ПС, у спеціально встановлених зонах (резервування повітряного простору) та за спеціально встановленими маршрутами з метою здійснення авіаційних робіт, обльоту радіотехнічних засобів тощо;

3) проведення стрільб, пусків ракет, вибухових робіт, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву (у встановлених зонах обмеження польотів та небезпечних зонах);

4) разового проведення запусків (підйомів) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів, аеростатів з визначених постійних пунктів запуску поза розкладом та з тимчасових пунктів запуску.

12. Заявки на використання CDR-2 з урахуванням завантаженості секторів ОПР, у яких прогнозується перевищення пропускної спроможності, подаються відповідними центрами ОрПР до Украероцентру до 12:00 UTC напередодні провадження діяльності.

13. Заявкою на ВПП для проведення стрільб і пусків ракет з метою здійснення активного впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері є сезонний план проведення стрільб і пусків ракет для здійснення активного впливу на гідрометеорологічні процеси, який подається до відповідного центру ОрПР та Украероцентру не пізніше ніж за 10 робочих днів до доби запланованого початку діяльності. Зміни до сезонного плану подаються до Украероцентру та відповідного центру ОрПР не пізніше ніж за 2 доби до введення їх у дію.

14. Заявкою на ВПП для проведення запусків (підйомів) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів, аеростатів з визначених постійних пунктів запуску є поданий користувачем повітряного простору Украероцентру до 15 березня та до 15 жовтня поточного року розклад (графік, витяг з річного плану). Зміни до розкладу подаються не пізніше ніж за 10 діб до введення їх у дію.

15. Загальні вимоги до оформлення, форми, зміст полів, особливості групування даних, приклади заявок на ВПП та повідомлень щодо поданих планів польотів наведено в додатках 2 – 7 до цих Авіаційних правил.

16. Заявки на ВПП з метою виконання навчальних, тренувальних, випробувальних польотів ПС на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах,) у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами, опублікованими в АІР України та/або визначеними інструкціями з виконання польотів (використання повітряного простору), можуть подаватися за потребою користувача до Украероцентру в день провадження польотів, але не пізніше ніж за 4 години до запланованого початку польотів.

Украероцентр надає дозвіл на ВПП для провадження такої діяльності після попереднього узгодження з відповідним центром ОрПР у разі відсутності конфліктів з іншою діяльністю, яку було раніше включено до Плану ВПП.

Умови ВПП для провадження цієї діяльності визначаються таким чином, щоб мінімізувати вплив цієї діяльності на заплановані польоти ПС за асоційованими CDR/DCT, доступність яких для планування польотів експлуатантами ПС раніше була визначена Украероцентром, або за узгодженими маршрутами відповідно до встановлених пріоритетів у ВПП та з урахуванням наявного рівня оперативної взаємодії.

17. Заявки на ВПП з метою виконання польотів ПС, пов'язаних із виконанням спеціальних завдань в інтересах державної безпеки і оборони, збереження життя та здоров'я людей, підтримання громадської безпеки та порядку і протидії злочинності, подаються не пізніше ніж за 1 годину до розрахункового часу прибирання колодок або негайно після прийняття рішення про виконання зазначеного польоту.

18. Якщо користувач не планує провадження діяльності з ВПП згідно з опублікованим періодом у зонах обмеження польотів, небезпечних зонах, TSA, TRA протягом більше ніж 5 днів, користувач повітряного простору має заздалегідь, але не пізніше ніж за 7 днів подати Украероцентру зміни до графіка (розкладу).

Украероцентр на підставі зазначених змін подає запит на видання NOTAM стосовно змін опублікованого періоду роботи зон та періоду доступності (категорії) асоційованих CDR, на які впливає ця зона.

VII. Координація діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору, та цивільно-військова координація

1. Координації підлягає діяльність з ВПП та інша діяльність, яка може вплинути на безпеку польотів ПС. Координація діяльності, пов'язаної з

використанням повітряного простору, та цивільно-військова координація здійснюються на міжнародному, міжвідомчому, оперативному рівнях.

2. Координацію діяльності з ВПП та цивільно-військову координацію на міжнародному рівні у процесі реалізації державної політики у сфері організації ВПП здійснюють Державіаслужба, Міноборони (Генеральний штаб ЗС України) та Укראерорух, з оперативних питань – Укראероцентр та центри ОрПР.

3. Координація діяльності з ВПП та цивільно-військова координація на міжвідомчому рівні здійснюються в межах роботи координаційної комісії з питань організації ВПП, а також міжвідомчих робочих груп.

4. Координацію діяльності з ВПП та цивільно-військову координацію на оперативному рівні здійснюють Укראероцентр, центри ОрПР з відповідними органами управління видів ЗС України, правоохоронних органів, інших військових формувань, утворених відповідно до чинного законодавства, органами ОПР, відомчими органами УПР, координаційними центрами з пошуку та рятування, користувачами повітряного простору для вирішення оперативних питань під час планування та провадження діяльності з ВПП. Метою зазначеної координації є забезпечення безпеки та ефективності повітряного руху в разі одночасного виконання польотів цивільних та державних ПС, провадження іншої діяльності з ВПП та контролю за дотриманням порядку та правил ВПП України.

Цивільно-військова координація на оперативному рівні здійснюється на підставі інструкцій щодо взаємодії та має забезпечувати своєчасний оперативний обмін достовірною інформацією та координацію дій щодо ВПП.

5. Цивільно-військова координація в межах ОЦВС здійснюється Укראероцентром та центрами ОрПР для вирішення оперативних питань щодо порядку ВПП та ОрПР.

6. Цивільно-військова координація під час ОНР та УНР на аеродромах спільного використання здійснюється в межах об'єднаної групи керівництва польотами між посадовими особами органу ОНР та відомчого органу УНР з метою забезпечення безпеки та ефективності повітряного руху в разі одночасного виконання польотів цивільних та державних ПС. Порядок та особливості цивільно-військової координації під час ОНР та УНР на аеродромах спільного використання визначаються відповідними інструкціями із взаємодії. Типовий порядок організації ОНР/УНР на аеродромах спільного використання наведено в додатку 8 до цих Авіаційних правил.

7. Цивільно-військова координація між органами ОНР та відомчими органами УНР близько розташованих аеродромів цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких має взаємний вплив, здійснюється під час планування та виконання одночасних польотів цивільних і державних ПС на таких аеродромах з метою забезпечення безпеки та ефективності повітряного руху.

8. Процедури цивільно-військової координації між органами ОНР та відомчими органами УНР близько розташованих аеродромів цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких має взаємний вплив, устанавлюються на підставі інструкцій щодо взаємодії. Ці інструкції мають передбачати процедури координації дій між посадовими особами органу ОНР та відомчого органу УНР під час планування та виконання одночасних польотів у межах одного об'єму повітряного простору та передбачати безпосередній обмін інформацією з метою вирішення специфічних (конфліктних) ситуацій стосовно повітряного руху. Така інформація має містити відомості щодо обміну поточними польотними даними, у тому числі щодо місцезнаходження, висоти польоту ПС та намірів щодо подальшого польоту.

9. Координація та взаємодія органів ОНР, відомчих органів УНР з користувачами повітряного простору під час провадження діяльності з ВПП на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах) та в установлених зонах, які розташовані в межах СТР, ТМА, АFІZ, АТСZ, АТСА, здійснюються на підставі інструкцій щодо взаємодії.

Інструкції щодо взаємодії розробляються користувачами повітряного простору (підприємствами, організаціями, установами) спільно з відповідним органом ОНР (відомчим органом УНР), центром ОрПР та затверджуються керівниками підприємств (установ, організацій), командирами військових частин.

Інструкції щодо взаємодії між органом ОНР (відомчим органом УНР) аеродрому та відповідальною посадовою особою аеродрому (постійного ЗПМ/вертодрому) під час виконання одночасних польотів у межах ТМА/СТР/АFІZ (АТСZ/АТСА) відповідного аеродрому розробляються на підставі типової інструкції згідно з додатком 9 до цих Авіаційних правил.

Інструкції щодо взаємодії між органом ОНР (відомчим органом УНР) та відповідальним за виконання робіт на полігоні (військовому стрільбищі)/у районі вибухових робіт у межах ТМА/СТР/АFІZ (АТСА/АТСZ) відповідного аеродрому розробляються на підставі типової інструкції згідно з додатком 10 до цих Авіаційних правил.

Типовий порядок організації використання повітряного простору в межах СТР, ТМА, АFІZ, АТСZ, АТСА наведено в додатку 11 до цих Авіаційних правил.

10. Цивільно-військова координація у кризових ситуаціях організується Державіаслужбою та Генеральним штабом ЗС України, у тому числі в межах оперативно створених робочих груп (у тому числі міжвідомчих), та здійснюється між Украероцентром, центрами ОрПР та органами управління видів ЗС України, правоохоронних органів, інших військових формувань, органами ОНР та відомчими органами УНР.

VIII. Надання дозволів та умов використання повітряного простору

1. Дозвіл на ВПП надає Украероцентр на підставі отриманої заявки на ВПП.

Користувач повітряного простору отримує інформацію про дозвіл на ВПП безпосередньо в Украероцентрі або через відповідний центр ОрПР за запитом.

2. Рішення про надання дозволу на ВПП або заборону на ВПП для виконання польотів ПС у контрольованому повітряному просторі ОПР, які не обладнані робочими бортовими прийомовідповідачами режиму А/С ІСАО, приймається Украероцентром за узгодженням із відповідними органами ОПР.

3. Дозвіл на ВПП для виконання польоту ПС Украероцентр надає за наявності відповідного дозволу на виконання польоту зазначеного ПС.

4. Дозвіл та умови ВПП для провадження діяльності на аеродромах (вертодромах, постійних ЗПМ) та у встановлених зонах, які розташовані в межах СТР, ТМА, АFІZ (АТСZ, АТСА), та діяльність у яких впливає на рух ПС за встановленими схемами заходження на посадку та вильоту, надають центри ОрПР з урахуванням можливості оперативної взаємодії між відповідними органами ОПР (відомчими органами УПР), які здійснюють ОПР/УПР у межах СТР, ТМА, АFІZ (АТСZ, АТСА), та посадовою особою, відповідальною за провадження діяльності з ВПП.

На запит посадової особи, відповідальної за провадження діяльності з ВПП, орган ОПР, що забезпечує ОПР у межах відповідного СТР ТМА, АFІZ, або відомчий орган УПР аеродрому державної авіації, що забезпечує УПР у межах відповідного АТСZ, АТСА, безпосередньо підтверджує або змінює час початку/припинення польотів чи іншої діяльності з ВПП (у межах

запланованого часу діяльності згідно з Планом ВПП), яка впливає на рух ПС за встановленими схемами заходження на посадку та вильоту з урахуванням наявного або прогнозованого повітряного руху.

5. Украероцентр забороняє ВПП, якщо:

відсутні відповідні дозволи на виконання польоту, коли вони вимагаються нормативно-правовими актами у галузі цивільної та державної авіації України;

заявлена діяльність з ВПП порушує вимоги нормативно-правових актів у галузі цивільної та державної авіації України, що регулюють ВПП, та/або несуть загрозу безпеці польотів ПС;

діяльність з ВПП має нижчий пріоритет, ніж діяльність іншого користувача повітряного простору, яка є конфліктною щодо нижчої за пріоритетом діяльності і конфлікт неможливо вирішити;

користувачу повітряного простору відмовлено в наданні аеронавігаційного обслуговування під час планування польоту GAT або його частини в контрольованому повітряному просторі ОРП;

виконання польоту або іншої діяльності з ВПП заборонено Державіаслужбою або Генеральним штабом ЗС України в межах їх компетенції.

Украероцентр повідомляє заявника про заборону на ВПП, у тому числі через відповідний центр ОРП, за запитом заявника.

6. Користувач запитує та отримує інформацію щодо дозволу на ВПП за допомогою авіаційного електрозв'язку, телефону, з використанням Інтернет-технологій та іншими засобами зв'язку, що опубліковані у AIP України.

7. Користувач направляє запит про умови ВПП для провадження діяльності, пов'язаної з ВПП, до відповідного центру ОРП після отримання дозволу на ВПП, але не пізніше ніж за 1 годину до запланованого початку діяльності.

У разі виконання польотів цивільними ПС як GAT запит про умови ВПП користувачем не здійснюється, крім польотів, що виконуються з використанням спеціально встановлених зон та маршрутів (резервування повітряного простору), зон обмежень польотів та небезпечних зон.

8. Заявка та дозвіл на ВПП анулюються, якщо у визначений термін до відповідного центру ОрПР або Украероцентру не надійшов запит про умови ВПП або не надійшло повідомлення про перенесення початку діяльності.

9. Умови ВПП визначаються Украероцентром або центром ОрПР за наявності дозволу на ВПП та надаються користувачеві через центр ОрПР не пізніше ніж за 30 хвилин до початку діяльності.

В умовах ВПП зазначаються:

район, зона, маршрут польоту, де дозволено провадження заявленої діяльності, або в географічних координатах, якщо такі елементи структури не опубліковані в АІР України або інструкціях з виконання польотів (ВПП);

рівні (діапазон рівнів), які виділяються для провадження діяльності;

узгоджений час початку та закінчення діяльності;

порядок ОПР та/або УПР, крім зон та аеродромів, де УПР здійснюють відомчі органи УПР;

заходи щодо забезпечення безпеки ВПП;

інша необхідна інформація.

10. У разі прийняття рішення про термінову діяльність з ВПП (термінові вильоти ПС, проведення стрільб і пусків ракет), що зазначена в пунктах 1-5 частини другої статті 24 Повітряного кодексу України, без подання попередніх заявок у порядку, визначеному Положенням про ВПП, пункти управління ЗС України, регіональні управління Державної прикордонної служби України, Головний авіаційний координаційний центр пошуку та рятування, а також служби координації польотів авіаційних підрозділів Національної гвардії

України та Національної поліції України негайно повідомляють про прийняте рішення Украероцентр та відповідний центр ОрПР з наданням інформації щодо термінової діяльності, яка має включати:

- мету (термінового вильоту ПС, проведення стрільб або пусків ракет);
- тип, позивний та кількість ПС, що вилітають;
- аеродром вильоту та посадки;
- запланований час вильоту;
- маршрут та діапазон рівнів польоту;
- район(и) ВПП у горизонтальних та вертикальних межах;
- порядок управління.

Відсутність будь-якої зазначеної вище інформації не має затримувати інформування Украероцентру та відповідного центру ОрПР щодо маршруту, району та діапазонів рівнів провадження діяльності з ВПП.

Умови ВПП визначаються Украероцентром та відповідним центром ОрПР негайно після отримання інформації щодо проведення термінової діяльності з ВПП з повідомленням органів управління Повітряних Сил ЗС України.

Украероцентр, відповідні центри ОрПР, органи ОПР та відомчі органи УПР зобов'язані вжити всіх можливих заходів щодо забезпечення безпеки польотів.

Порядок забезпечення цієї діяльності зазначається у відповідних інструкціях щодо взаємодії.

11. Забезпечення безпеки польотів під час провадження термінової діяльності покладається на органи, що здійснюють управління терміновою діяльністю, та командирів ПС, що беруть участь у зазначеній діяльності відповідно до чинного законодавства.

ІХ. Організація повітряного руху

1. Узгодженість процесів управління використанням (менеджменту) повітряного простору, організації потоків повітряного руху та ОПР на

стратегічному рівні забезпечується Державіаслужбою за погодженням з Міністерством оборони України, на передтактичному та тактичному рівнях – Украероцентром та центрами ОрПР.

ОПР та УПР здійснюються згідно з вимогами Повітряного кодексу України, Положення про ВПП, цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів з ВПП у галузі цивільної та державної авіації України.

Одночасні польоти ПС (стандартних груп ПС), які виконують польоти як GAT та OAT у межах одного об'єму повітряного простору (крім зон, районів, маршрутів та аеродромів, де УПР здійснюють виключно відомчі органи УПР), забезпечують центри ОрПР або об'єднана група керівництва польотами на аеродромах спільного використання (у межах районів (зон) своєї відповідальності) шляхом дотримання безпечних інтервалів ешелонування між ПС.

Органи УПР ЗС України під час УПР додатково використовують первинну та вторинну радіолокаційну інформацію щодо повітряного руху GAT та OAT, яка надається від засобів спостереження Украероруху.

Державні та цивільні ПС, що здійснюють польоти в межах контрольованого повітряного простору ОПР, мають бути обладнані робочими бортовими прийомовідповідачами режиму A/C ICAO.

Управління польотами ПС на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах), які розташовані в межах STR, TMA, AFIZ, ATCZ, ATCA іншого аеродрому, здійснює орган УПР аеродрому (постійних ЗПМ/вертодромів). При цьому цей орган УПР безпосередньо взаємодіє з органом ОПР зазначеного вище аеродрому, який забезпечує ОПР у межах відповідного STR, TMA, AFIZ, або з відомчим органом УПР, під відповідальністю якого перебувають ATCZ та ATCA. Зазначена взаємодія здійснюється на підставі інструкцій щодо взаємодії.

Управління повітряним рухом у спеціально встановлених зонах поза межами зон відповідальності відомчих органів управління повітряним рухом під час термінової діяльності, що зазначена у пунктах 1-7 частини другої статті 24 Повітряного кодексу України, може здійснюватися відповідними органами ОЦВС за умови операційної та технічної спроможності відповідно до державних пріоритетів використання повітряного простору України. Обсяги необхідної для управління повітряним рухом інформації, порядок управління та

взаємодії органів ОЦВС під час термінової діяльності з іншими відповідними органами управління визначається в інструкціях (планах) із взаємодії.

2. Управління використанням (менеджмент) повітряного простору здійснюється за принципами гнучкого ВПП, визначеними законодавством ЄС та документами Євроконтролю (ERNIP).

Принципи гнучкого ВПП поширюються також на повітряний простір над відкритим морем без обмеження прав користувачів повітряного простору згідно з Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію та Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права.

Державіаслужба та Міністерство оборони України відповідно до повноважень виконують такі завдання щодо управління використанням (менеджменту) повітряного простору стратегічного рівня:

координація діяльності з ВПП та цивільно-військова координація у процесі реалізації державної політики у сфері організації ВПП;

забезпечення застосування принципів гнучкого ВПП на стратегічному, передтактичному і тактичному рівнях;

регулярний перегляд потреб користувачів щодо ВПП;

визначення видів діяльності, які вимагають заборони або обмеження ВПП;

аналіз та вдосконалення структури повітряного простору, мережі маршрутів ОПР, у тому числі з метою впровадження гнучких елементів структури повітряного простору;

встановлення правил та процедур управління використанням (менеджменту) повітряного простору передтактичного та тактичного рівнів;

встановлення правил та процедур управління використанням (менеджменту) повітряного простору над державним кордоном із сусідніми державами;

аналіз і перегляд правил та процедур управління використанням (менеджменту) повітряного простору;

визначення та встановлення показників ефективності ВПП.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору на передтактичному рівні передбачає заходи щодо планування, координації ВПП та щоденного розподілу повітряного простору між користувачами на

тимчасовій основі відповідно до державних пріоритетів.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору на тактичному рівні передбачає заходи в день провадження діяльності щодо активації, деактивації та перерозподілу в реальному часі повітряного простору, запланованого для використання на передтактичному рівні.

Тактичний рівень також передбачає процедури цивільно-військової координації між відповідними органами ОПР та відомчими органами УПР щодо розв'язання можливих конфліктів під час обслуговування ГАТ та управління ОАТ.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору передтактичного та тактичного рівнів здійснюється органами менеджменту повітряного простору Украероцентру та центрів ОрПР у межах їх компетенції відповідно до Повітряного кодексу України, Положення про ВПП України, Положення про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 року № 1281, цих Авіаційних правил, а також інших правил та процедур, установлених на стратегічному рівні.

3. Організація потоків повітряного руху здійснюється з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху і забезпечення максимального використання пропускнуої спроможності секторів ОПР та аеродромів.

Організація потоків повітряного руху здійснюється у межах контрольованого повітряного простору ОПР України та контрольованого повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами України покладено на Україну, відповідно до Авіаційних правил України "Правила організації потоків повітряного руху", затверджених наказом Державіаслужби від 20 липня 2016 року № 567, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12 жовтня 2016 року за №1354/29484, та з урахуванням документів Євроконтролю.

Х. Заборона та обмеження використання повітряного простору

1. У повітряному просторі України можуть установлюватися заборони або обмеження ВПП з метою забезпечення безпеки під час провадження відповідних видів діяльності з ВПП, що передбачає визначення частин повітряного простору, використання яких забороняється або обмежується відповідно до порядку та умов, визначених Державіаслужбою або органами ОЦВС.

2. Установлення заборон або обмежень ВПП здійснюється за параметрами місця, часу та висоти з таким розрахунком, щоб звести до мінімуму їх вплив на діяльність інших користувачів повітряного простору із забезпеченням безпеки та необхідного об'єму повітряного простору для виконання відповідної діяльності з ВПП.

3. Заборони ВПП впроваджуються шляхом установлення заборонених зон, які публікуються в документах аеронавігаційної інформації України.

Над атомними станціями, гідроелектростанціями, греблями, важливими державними об'єктами, природними заповідниками та об'єктами або промисловими підприємствами підвищеної екологічної небезпеки заборонені зони встановлюються Державіаслужбою на підставі подання відповідних державних органів, підприємств, установ і організацій за погодженням з Генеральним штабом ЗС України та Украерорухом.

У разі виникнення загрози щодо національної безпеки, суверенітету над повітряним простором України, територіальної цілісності України або під час збройного конфлікту, проведення спеціальних операцій, пов'язаних із збереженням територіальної цілісності України та конституційного ладу, заборонені зони розробляються Украероцентром за запитом Генерального штабу ЗС України та/або Служби безпеки України, погоджуються з ними та встановлюються Державіаслужбою.

4. Обмеження ВПП впроваджуються шляхом установлення зон обмеження польотів, небезпечних зон та резервування повітряного простору.

5. Діяльність, яка потребує встановлення обмежень ВПП, зазвичай має провадитися у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами, опублікованими в документах аеронавігаційної інформації та/або визначеними інструкціями з виконання польотів на аеродромах, інструкціями з ВПП на полігонах (військових стрільбищах) тощо. Розміри повітряного простору, в якому планується провадження діяльності, мають бути мінімально необхідними для забезпечення діяльності з урахуванням необхідних операційних вимог та безпечних інтервалів, що виключають можливість впливу на іншу діяльність у повітряному просторі поза встановленими обмеженнями ВПП.

Обмеження ВПП встановлюються Украероцентром або центром ОрПР негайно на підставі отриманої інформації з метою забезпечення термінової діяльності з ВПП, що визначена пунктами 1-5 частини другої статті 24 Повітряного кодексу України, а також у разі виникнення стихійного лиха, катастроф, аварій, аварійних ситуацій та в інших випадках, що загрожують життю і здоров'ю людей.

6. Користувачі повітряного простору мають планувати маршрути, райони, час та висоту провадження діяльності з ВПП, яка потребує встановлення обмеження ВПП, таким чином, щоб вплив на повітряний рух був мінімальним. Якщо можливо, слід максимально уникати закриття або обмеження використання постійних маршрутів ОРП, аеродромів, де здійснюються польоти ПС за розкладом, блокування найбільш економічних ешелонів польоту чи затримок регулярних польотів цивільних ПС.

7. Зони обмеження польотів, небезпечні зони на постійній основі встановлюються Державіаслужбою на підставі операційних вимог та за

поданнями державних органів, підприємств, установ, організацій та користувачів повітряного простору за погодженням з Украерорухом, Генеральним штабом ЗС України та публікуються у документах аеронавігаційної інформації України.

Зони обмеження польотів, небезпечні зони для забезпечення одноразової діяльності розробляються та встановлюються Украероцентром на запит користувачів повітряного простору, в інтересах яких вони встановлюються, і публікуються шляхом видання NOTAM.

8. Резервування повітряного простору може здійснюватися для його виключного або специфічного використання користувачами повітряного простору, що подали заявку на ВПП цього повітряного простору. Зазначене резервування активується лише упродовж обмежених періодів часу, обумовлених початком фактичного провадження діяльності з ВПП, та деактивується одразу після припинення цієї діяльності.

9. Резервування повітряного простору у межах їх компетенції здійснюють Украероцентр або центри ОрПР (на період до двох годин включно – за власним рішенням, більше двох годин – за узгодженням з Украероцентром).

10. Резервування повітряного простору може бути двох видів: фіксоване відносно заданих ділянок земної (водної) поверхні або мобільне, що зміщується разом із переміщенням відповідної діяльності.

Фіксованим резервуванням повітряного простору, визначеним інструкціями з виконання польотів на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах тощо), забезпечуються польоти ПС у межах спеціально встановлених зон, а також за спеціально встановленими маршрутами. Спеціально встановлені зони та маршрути для виконання польотів згідно з інструкціями з виконання польотів на аеродромах (постійних ЗПМ/вертодромах тощо) публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

Мобільним резервуванням повітряного простору забезпечуються польоти ПС, які здійснюють перевезення вищих посадових осіб України, та інші польоти за спеціально встановленими маршрутами, які не опубліковані в документах аеронавігаційної інформації або не визначені інструкціями з виконання польотів.

Також мобільне резервування повітряного простору може застосовуватись при проведенні діяльності, що переміщується, якщо встановлення фіксованих резервувань буде неефективним або недоцільним.

11. Використання TSA/TRA здійснюють ті користувачі, для діяльності яких було зарезервовано повітряний простір. Використання повітряного простору, де встановлені ці TSA/TRA, іншими користувачами повітряного простору обмежується відповідно до умов, визначених Украероцентром або центром ОрПР.

12. Резервуванням повітряного простору забезпечуються польоти ПС з метою:

перевезення вищих посадових осіб України, іноземних держав;

перевірки бойової готовності авіаційних частин і чергових сил з ППО ЗС України;

проведення військових навчань, повітряних парадів, демонстраційних польотів;

виконання Україною міжнародних договорів;

виконання польотів безпілотних ПС;

здійснення аерофотозйомки;

виконання практичних пусків ракет, десантування (стрибків із парашутом, скидання вантажів);

проведення термінової діяльності щодо перехоплення ПС-порушників, перехоплення або супроводження нерозпізнаних цілей, проведення пошуково-рятувальних робіт тощо;

запуску та посадки космічних об'єктів;

виконання випробувальних, навчальних, тренувальних польотів виходячи з характеру та специфіки польотів, якщо вони несумісні із загальним повітряним рухом;

польотів двох і більше стандартних груп ПС;

польотів ОАТ, якщо застосування встановлених мінімумів ешелонування GAT/OAT неможливе;

інших польотів за заявкою користувача повітряного простору або за рішенням Украероцентру.

13. Запити на встановлення відповідного обмеження ВПП з метою провадження діяльності (заходу), пов'язаної(ого) з проведенням військових навчань, повітряних парадів, демонстраційних польотів, демонстрації нової авіатехніки, виконанням випробувальних (дослідницьких) польотів, польотів на встановлення рекордів, запуску та посадки космічних об'єктів, практичних пусків ракет, стрільб, бомбометань і десантування, вибухових робіт, проведенням планової перевірки бойової готовності військових частин та/або чергових сил із ППО ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних органів, а також захистом об'єктів підвищеної небезпеки, провадженням іншої діяльності, яка може створити загрозу безпеці польотів, поза межами опублікованих небезпечних зон, зон обмеження польотів, спеціально встановлених зон, а також над районами проведення масових заходів державного рівня, подаються Украероцентру не пізніше ніж за 10 робочих днів до доби запланованого початку діяльності (заходу).

14. Обмеження ВПП з метою провадження нерегулярної діяльності, зазначеної в пункті 13 розділу X цих Авіаційних правил, встановлюються Украероцентром, а у разі, якщо вони встановлюються в інтересах видів ЗС України, попередньо погоджуються з Генеральним штабом ЗС України та публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

15. Форми запитів на встановлення обмеження ВПП для провадження діяльності, зазначеної в пункті 13 цього розділу, залежно від характеру запланованої діяльності (заходу) наведено в додатку 12 до цих Авіаційних правил.

Запит на встановлення обмеження ВПП підписують начальники (керівники) підприємств, установ, організацій, командири (начальники штабів) військових частин видів ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних структур, утворених відповідно до чинного законодавства України, які відповідають за безпеку польотів під час провадження діяльності, пов'язаної з ВПП.

За запитом Украероцентру користувач додатково надає інші дані, необхідні для оцінки впливу діяльності на ВПП, а саме карти, графіки, схеми тощо.

16. Украероцентр проводить аналіз замовленої діяльності, визначає можливі конфлікти з іншою діяльністю з ВПП, спільно з відповідним центром ОрПР виконує координацію ВПП та вирішує конфлікти з ВПП, приймає рішення щодо введення відповідного обмеження повітряного простору (шляхом встановлення тимчасової зони обмеження польотів, небезпечної зони або резервування повітряного простору) з урахуванням установлених державних пріоритетів у ВПП України.

З метою забезпечення безпечного та ефективного ВПП Украероцентр має право вносити зміни стосовно часу, місця, висоти під час провадження діяльності з ВПП за погодженням із користувачем та відповідним центром ОрПР.

У разі планування польотів державних ПС поза межами району проведення діяльності (заходу) з метою забезпечення безпеки польотів одночасних польотів ПС як GAT та OAT Украероцентр спільно з відповідними центрами ОрПР визначає порядок УПР державних ПС.

Про прийняте рішення Украероцентр повідомляє користувача, який подав

запит на встановлення обмеження ВПП.

17. Керівники діяльності (заходу), зазначеної(ого) в пункті 13 цього розділу:

забезпечують оперативний електров'язок з центром ОрПР, у зоні (районі) відповідальності якого планується проведення діяльності (заходу);

розробляють спільно з Украероцентром та центром ОрПР заходи для забезпечення безпеки польотів у районі проведення діяльності (заходу).

18. У разі проведення позапланових перевірок бойової готовності військових частин та/або чергових сил із ППО ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних органів керівник перевірки не пізніше ніж за три доби до заходу визначає спільно з Украероцентром маршрути польотів ПС-контрольних цілей з урахуванням можливих районів перехоплення та визначає умови ВПП для забезпечення цієї діяльності, які мають гарантувати безпеку польотів і запобігти впливу на здійснення польотів цивільних ПС.

Умови ВПП для виконання польотів ПС-контрольних цілей запитуються у відповідного центру ОрПР без попереднього подання заявок на ВПП не пізніше ніж за 4 години до вильоту, після чого запит підтверджується наданням плану польоту контрольної цілі, але не пізніше ніж за 1 годину до вильоту.

Польоти ПС-контрольних цілей у районах навчань за спеціально встановленими маршрутами для перевірки сил і засобів ППО України забезпечуються резервуванням повітряного простору в смугах їх польоту за рішенням Украероцентру згідно з пунктом 25 цього розділу.

З метою забезпечення безпеки польотів для ПС-перехоплювачів визначаються райони дій, у межах яких устанавлюються TSA в горизонтальній та вертикальній площинах з урахуванням зон чергування в повітрі та маневрів для виконання перехоплень контрольних цілей.

Для набору висоти, польоту до виділених районів дій, повернення та зниження для заходження на посадку резервування повітряного простору

здійснюється за рішенням Украероцентру або центрів ОрПР з урахуванням фактичної та очікуваної повітряної обстановки. Безпечні інтервали ешелонування забезпечуються органами УПР ЗС України, які здійснюють безпосереднє управління ПС-перехоплювачами.

Виконання таких польотів має відповідати умовам, що були спільно визначені керівником перевірки та Украероцентром на етапі планування.

У разі проведення раптових перевірок бойової готовності військових частин та/або чергових сил із ППО ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних органів, пов'язаних з забезпеченням національної безпеки і оборони держави без попереднього узгодження з Украероцентром умов ВПП, забезпечення ВПП для зазначеної діяльності здійснюється згідно з пунктом 10 розділу VIII цих Авіаційних правил.

Керівник перевірки при проведенні таких перевірок має забезпечити дотримання відповідних заходів безпеки польотів.

Забороняється планування та виконання навчальних перехоплень цивільних ПС, не задіяних у перевірках сил та засобів ППО України.

19. За рішенням Украероцентру на запит керівника діяльності (заходу) дозволяється коригування розроблених обмежень повітряного простору за місцем (районом), часом і висотами (ешелонами), але не пізніше ніж за 1 добу до виконання цієї діяльності та за умови, що внесені зміни не впливають на безпеку та діяльність інших користувачів повітряного простору. Зазначене рішення приймається Украероцентром після попереднього узгодження з центрами ОрПР, в районі відповідальності яких планується провадження зазначеної(ого) діяльності (заходу).

20. Заявки на ВПП з метою провадження діяльності, зазначеної у пункті 13 цього розділу, подаються в порядку, визначеному в пунктах 9, 10, 11 розділу VI цих Авіаційних правил.

21. У разі отримання від різних користувачів двох або більше запитів на встановлення обмеження повітряного простору (заявок на ВПП), що збігаються за місцем, часом або висотою, Украероцентром приймається рішення щодо розподілу повітряного простору з урахуванням державних пріоритетів у ВПП України та принципів гнучкого ВПП.

У разі планування діяльності в спільному повітряному просторі, яку здійснюватимуть різні підрозділи видів ЗС України і яка збігається за часом, запити на встановлення обмеження повітряного простору (заявки на ВПП) надаються відповідно до плану проведення заходів, затвердженого Генеральним штабом ЗС України.

22. Рішення щодо резервування повітряного простору для забезпечення польотів ПС, що виконують перевезення вищих посадових осіб України та іноземних держав, приймає Державіаслужба.

З метою забезпечення польоту ПС, що виконує перевезення вищих посадових осіб, Державіаслужба надає Украероцентру план на літерний рейс не пізніше ніж за 48 годин до виконання польоту.

Розміри TSA для забезпечення польотів ПС, що виконують перевезення вищих посадових осіб України та іноземних держав, визначає Украероцентр відповідно до вимог Положення про організацію, виконання та забезпечення повітряних перевезень вищих посадових осіб, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14 березня 2012 року № 270 (для службового користування).

У випадку корегування плану забезпечення польотів ПС, що виконують перевезення вищих посадових осіб, Украероцентр змінює параметри цієї TSA та негайно інформує зацікавлених користувачів, органи управління Повітряних Сил ЗС України, центри ОрПР, органи ОПР, відомчі органи УПР.

23. Резервування повітряного простору для виконання авіаційних робіт, навчальних, тренувальних, випробувальних польотів тощо у спеціально

встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами, встановлюється рішенням Украероцентру або відповідного центру ОрПР на підставі заявки на ВПП.

24. У разі отримання рішення та інформації щодо провадження термінової діяльності без подання попередніх заявок у порядку, визначеному пунктом 10 розділу VIII цих Авіаційних правил, та у випадках проведення раптових перевірок бойової готовності військових частин та/або чергових сил із ППО ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних органів, визначених пунктом 18 цього розділу, Украероцентр та центри ОрПР негайно встановлюють обмеження повітряного простору шляхом оперативного визначення необхідного об'єму повітряного простору та умов його використання.

25. У разі резервування повітряного простору для забезпечення польотів за спеціально встановленими маршрутами двох і більше стандартних груп ПС, які виконують політ одночасно, виділяється повітряний простір у таких межах:

1) у горизонтальній площині:

у нижньому повітряному просторі – завширшки 20 км (по 10 км в обидва боки від осі маршруту);

у верхньому – завширшки 40 км (по 20 км в обидва боки від осі маршруту);

2) у вертикальній площині – мінімальна кількість рівнів польоту, необхідна для виконання завдань і забезпечення безпеки побудови/розпуску бойових/польотних порядків, дозаправки у повітрі тощо;

3) за часом – у проміжку часу за 15 хвилин до підходу ПС до точки маршруту та 15 хвилин після проходу (при мобільному резервуванні повітряного простору).

Для забезпечення польотів одиночних ПС або стандартної групи ПС за спеціально встановленими маршрутами виділяється повітряний простір у двічі менших межах. Виділення повітряного простору більшого розміру користувач повітряного простору обґрунтовує в заявці на ВПП. Остаточне рішення з цього питання приймає Украероцентр.

26. Украероцентр або відповідний центр ОрПР скасовують обмеження ВПП одразу після закінчення часу їх дії або після отримання доповіді від користувача про закінчення діяльності, для якої було встановлено обмеження повітряного простору.

27. Інформація щодо обмежень ВПП доводиться у такому порядку:

1) Украероцентром:

не пізніше ніж за 7 діб до початку дії такого обмеження – до САІ з метою видання NOTAM;

не пізніше ніж за 24 години до початку дії такого обмеження – до Державіаслужби, Генерального штабу ЗС України, органів управління Повітряних Сил ЗС України, відповідних центрів ОрПР, користувача, який подав заявку на встановлення обмеження;

2) Украероцентром, відповідним центром ОрПР:

якомога раніше, але за умови доведення до усіх заінтересованих фахівців (посадових осіб) органів ОПР/відомчих органів УПР, користувача повітряного простору не пізніше ніж за 20 хвилин до початку її дії – до відповідних органів ОПР, відомчих органів УПР, а також користувачів повітряного простору, діяльність з ВПП яких буде обмежено;

негайно – до Генерального штабу ЗС України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державіаслужби, відповідних центрів ОрПР, органів ОПР, відомчих органів УПР, а також користувачів повітряного простору, діяльність з ВПП яких буде обмежено, у випадках провадження термінової

діяльності, передбаченої пунктом 10 розділу VIII цих Авіаційних правил, та у випадках проведення раптових перевірок бойової готовності військових частин та/або чергових сил із ППО ЗС України, інших військових формувань та правоохоронних органів, передбачених пунктом 18 цього розділу.

28. Інформація щодо заборон та обмежень ВПП поза межами контрольованого повітряного простору ОНР надається екіпажам ПС на їх запит під час надання умов ВПП, ОНР, передпольотного інформаційного обслуговування, а також за допомогою технічних засобів (за наявності), що забезпечують постійну (циркулярну) трансляцію на встановлених радіочастотах та мережею електрозв'язку.

Екіпаж ПС, що виконує політ поза межами контрольованого повітряного простору ОНР, має щопівгодини прослуховувати таку трансляцію, у разі відсутності радіозв'язку – отримувати цю інформацію за допомогою мереж електрозв'язку.

29. Під час виконання польоту ПС з дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР) може перетинати межі зон обмеження польотів або TRA.

В інших випадках ПС має виконувати політ поза межами зон обмежень польотів та TRA з урахуванням вимог щодо буферів, встановлених навколо них.

30. У контрольованому просторі ОНР з метою забезпечення польоту ПС через TRA/зону обмеження польотів орган ОНР заздалегідь узгоджує з відповідним відомчим органом УНР маршрут, рівень польоту, час входження та виходу ПС до/з відповідної TRA/зони обмеження польотів. У разі погодження польоту відомчий орган УНР підтверджує можливість польоту та передає частину повітряного простору у визначених межах на час польоту ПС через TRA/зону обмеження польотів під відповідальність органу ОНР. На період

перетинання повітряного простору ПС зазначеного району діє класифікація повітряного простору, що була чинна до введення в дію обмеження ВПП.

Політ з перетинанням повітряного простору активованої TRA/зони обмеження польотів може бути виконаний за встановленим CDR, що проходить через цю TRA/зону обмеження польотів, або за окремим маршрутом, який може бути запропонований органом ОПП за погодженням з відомчим органом УПР.

Відомчий орган УПР та орган ОПП забезпечують дотримання узгоджених умов прольоту ПС через активовану TRA/зону обмеження польотів.

Відомчий орган УПР забезпечує ешелонування ПС, які виконують польоти в межах TRA/зони обмеження польотів відносно ПС, які виконують перетинання повітряного простору TRA/зони обмеження польотів за узгодженим маршрутом.

31. Якщо аеродром (постійний ЗПМ/вертодром), спеціально встановлена зона або зона обмеження польотів розташовані у межах CTR, TMA, AFIZ (ATCZ, ATCA), а їх діяльність впливає на рух ПС за встановленими схемами заходження на посадку та вильоту, орган ОПП або відомчий орган УПР заздалегідь дає вказівку на обмеження або заборону польотів (діяльності з ВПП) посадовій особі, відповідальній за провадження цієї діяльності.

Посадова особа, відповідальна за провадження польотів на аеродромі (постійному ЗПМ/вертодромі) та у спеціально встановленій зоні, забезпечує звільнення повітряного простору за маршрутом схеми заходження на посадку /вильоту з урахуванням безпечних інтервалів ешелонування.

Посадова особа, відповідальна за провадження діяльності в зоні обмеження польотів, призупиняє провадження діяльності з ВПП.

Після отримання інформації від посадової особи, відповідальної за провадження діяльності, щодо звільнення повітряного простору або призупинення діяльності орган AFIS інформує про це екіпаж ПС, а орган ОПП, що здійснює диспетчерське обслуговування, або відомчий орган УПР дозволяє

екіпажу політ ПС за встановленою схемою заходження на посадку та/або вильоту.

32. Під час виконання польоту поза межами контрольованого повітряного простору ОПР (у межах повітряного простору FIZ) ПС за умови отримання від відповідного центру ОрПР інформації про відсутність діяльності у зоні обмеження польотів або спеціально встановленій зоні може перетинати межі зазначених зон.

У разі отримання інформації від центру ОрПР про наявність діяльності у TRA ПС може перетинати межі зазначеного TRA лише за умови отримання дозволу від відповідного відомчого органу УПР. В інших випадках ПС має виконувати політ поза межами TRA з урахуванням вимог щодо буферу.

33. Центр ОрПР вживає усіх заходів щодо оперативного інформування екіпажу ПС про діяльність у небезпечній зоні. У разі отримання запиту (плану польоту) від екіпажу ПС на перетинання небезпечної зони центр ОрПР має негайно інформувати користувача повітряного простору, що провадить діяльність у зазначеній зоні, щодо запиту екіпажу ПС та отримати від нього рішення щодо припинення або продовження діяльності з ВПП. Орган ОПР передає екіпажу ПС зазначену інформацію з метою прийняття ним відповідного рішення.

XI. Порядок перетинання повітряними суднами державного кордону та використання повітряного простору з особливим режимом використання повітряного простору

1. ПС перетинають державний кордон за спеціально виділеними маршрутами ОПР, затвердженими Державіаслужбою за погодженням з Генеральним штабом ЗС України та Адміністрацією Держприкордонслужби, відомості про які публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

2. Перетинання державного кордону поза спеціально виділеними маршрутами ОПР можливе:

за дозволом Генерального штабу ЗС України та погодженням з Адміністрацією Держприкордонслужби;

з метою виконання міжнародних домовленостей щодо надання допомоги іншим державам під час виникнення надзвичайних ситуацій, зумовлених великими аваріями, катастрофами і стихійним лихом, за поданням Міністерства закордонних справ України та за зверненням Державної служби України з надзвичайних ситуацій.

ПС, що здійснюють аварійно-рятувальні та аварійно-відбудовні роботи, виконують польоти з дозволу Генерального штабу ЗС України та перетинають державний кордон України з дотриманням умов, визначених Укрероцентром.

3. Підставами для перетинання державного кордону цивільними та державними ПС, що виконують міжнародні польоти з посадкою (вильотом) на (з) території України, є дозвіл на виконання польотів та наявність плану польоту.

4. Підставою для перетинання державного кордону цивільними ПС, що прямують транзитом через повітряний простір України, є наявність плану польоту.

5. У разі відсутності дозволу на виконання польотів для перетинання державного кордону цивільними або державними ПС, що виконують міжнародні польоти з посадкою (вильотом) на (з) території України, або за відсутності плану польоту для транзитного польоту цивільного ПС через повітряний простір України орган ОПР терміново інформує про це органи управління ПС ЗС України та (за їх рішенням) забороняє чи дозволяє таким ПС вхід до повітряного простору України.

6. У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу безпеці польотів та життю людей (виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті) орган ОПР за зверненням екіпажу ПС запитує в органі управління ПС ЗС України дозвіл на перетин державного кордону поза спеціально виділеними маршрутами ОПР та у разі його отримання дозволяє цей перетин.

У разі прямування ПС за межі України орган ОПР інформує про це органи ОПР суміжної держави, в повітряний простір якого прямує зазначене ПС.

7. ПС України, які повертаються з-за кордону, можуть перетинати державний кордон незалежно від наявності дозволу на виконання польоту. У разі відсутності такого дозволу командир ПС зобов'язаний здійснити посадку в міжнародному аеропорту, визначеному Украероцентром. Дозвіл на подальше виконання польоту цього ПС надає Державіаслужба (для цивільних ПС) або Генеральний штаб ЗС України (для державних ПС).

8. Якщо ПС після перетинання державного кордону України не може продовжувати політ, перетинання державного кордону у зворотному напрямку здійснюється тим самим спеціально виділеним маршрутом ОПР з дозволу органу ОПР України за умови, що на спеціально виділеному маршруті ОПР встановлено двосторонній рух. Якщо на спеціально виділеному маршруті ОПР встановлено односторонній рух, перетинання державного кордону у зворотному напрямку здійснюється за визначеним органами ОПР спеціально виділеним маршрутом ОПР.

Орган ОПР, що забезпечує ОПР під час перетинання державного кордону у зворотному напрямку, негайно інформує про це органи управління Повітряних Сил ЗС України та органи ОПР суміжної держави, до якої прямує ПС.

9. У разі перетинання державного кордону поза спеціально встановленими маршрутами ОНР органи ОНР України погоджують з органами ОНР суміжних держав маршрут польоту, місце і час перетинання державного кордону України, висоту польоту і порядок підтримання радіозв'язку.

10. Польоти ПС з перетинанням державного кордону та польоти в межах зони з особливим режимом ВПП виконуються лише за наявності у ПС авіаційного електрозв'язку з відповідним органом ОНР та працюючого прийомовідповідача SSR (якщо це передбачено конструкцією ПС).

У разі втрати ПС зв'язку з органом ОНР/відомчим органом УНР перетинання державного кордону України здійснюється згідно з вимогами відповідних правил польотів ПС у повітряному просторі України. При цьому органи ОНР/відомчі органи УНР негайно інформують Украероцентр та відповідні органи управління Повітряних Сил ЗС України.

11. Польоти всіх типів ПС у межах зони з особливим режимом ВПП провадяться відповідно до отриманого дозволу на ВПП на підставі поданої заявки на ВПП (плану польоту).

12. Польоти ПС з посадкою на аеродроми (постійні ЗПМ/вертодроми), в пунктах запуску аеростатів або з вильотом з аеродромів (постійних ЗПМ/вертодромів/пунктів запуску аеростатів), що розміщуються в межах зони з особливим режимом ВПП, виконуються відповідно до інструкцій з виконання польотів аеродромів (постійних ЗПМ/вертодромів/пунктів запуску аеростатів).

13. Польоти ПС у межах зони з особливим режимом ВПП дозволяються за наявності на державних ПС (якщо це передбачено їх конструкцією) справної апаратури радіолокаційної системи державного розпізнавання, а на цивільних ПС, якщо це передбачено їх конструкцією, – відповідача SSR.

14. Польоти надлегких ПС, конструкція яких не передбачає обладнання засобами авіаційного електрозв'язку, у межах зони з особливим режимом ВПП здійснюються виключно в межах зони (зон) польотів, що визначена(і) в інструкції з виконання польотів на аеродромі (постійного ЗПМ/вертодрому/пунктів запуску аеростатів).

XII. Забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України

1. Контроль за дотриманням порядку та правил ВПП здійснюється шляхом обміну інформацією та координації дій.

2. Взаємодія між органами ОЦВС, органами управління Повітряних Сил ЗС України та іншими органами з обслуговування та/або управління повітряного руху здійснюється відповідно до інструкцій щодо взаємодії.

Взаємодія має бути безпосередня з використанням оперативних засобів зв'язку та автоматизації, забезпечувати обмін достовірною та повною інформацією.

3. Під час проведення перевірки чергових сил із ППО та бойової готовності військових частин шляхом здійснення польотів ПС в якості контрольних цілей для з'ясування повітряної обстановки у повітряному просторі органи управління Повітряних Сил ЗС України через органи ОПР або відомчі органи УПР подають сигнал "Стріла", за яким ПС, що виконують польоти як контрольні цілі, невідкладно вмикають відповідач (установлюють діючий код) системи державного розпізнавання. При цьому у випадку відмови (виявлення несправності) системи радіолокаційного розпізнавання екіпажі ПС мають негайно доповісти органу ОПР/відомчому органу УПР та діяти за його вказівками.

4. У виняткових випадках у разі виявлення в повітряному просторі нерозпізнаних цілей для з'ясування обстановки органи управління Повітряних Сил ЗС України через органи ОПР або відомчі органи УПР подають сигнал "Килим", що означає вимогу невідкладної посадки або виведення з відповідного району всіх ПС, за винятком тих, що використовуються для припинення польотів ПС-порушників, та ПС, що виконують завдання в інтересах безпеки та оборони держави, з пошуку та рятування.

Порядок виведення ПС у безпечні райони та на аеродроми/вертодроми ЗПМ, виділені для посадки, визначають у відповідних інструкціях щодо взаємодії.

5. У разі виникнення загрози безпеки польоту ПС екіпажем ПС подається сигнал "Лихо".

6. Органи ОПР, центри ОрПР, відомчі органи УПР зобов'язані невідкладно інформувати відповідні органи управління Повітряних Сил ЗС України та Украероцентр, які за узгодженою схемою сповіщають штаб Антитерористичного центру при Службі безпеки України про:

- випадки загрози порушення або порушення ПС державного кордону;
- появу у районі відповідальності ПС нерозпізнаних цілей;
- ПС, які подають сигнал "Лихо";
- неприбуття ПС у встановлений час до пунктів призначення, якщо його місцезнаходження невідоме;
- втрату радіозв'язку з ПС;
- незаконне втручання у дії екіпажу, спроби захоплення або викрадення ПС;
- ПС, дії яких мають ознаки порушення порядку ВПП;
- виявлення ПС, щодо яких є інформація про можливе використання їх для вчинення терористичного акту в повітряному просторі України.

7. Для вжиття заходів до ПС, які порушують державний кордон, порядок ВПП та допускають інші порушення, а також до ПС, які подають сигнал "Лихо", органи управління Повітряних Сил ЗС України інформують відповідні центри ОрПР, органи ОПР або відомчі органи УПР, під безпосереднім управлінням яких перебувають ці ПС. У свою чергу відповідні центри ОрПР, органи ОПР, відомчі органи УПР передають зазначену інформацію Укроецентру та центрам ОрПР.

8. Інформування відповідних органів ОЦВС та органів управління Повітряних Сил ЗС України, що здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил ВПП, про виконання польотів ПС, запуск (підйом) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску здійснюють:

органи ОПР – під час ОПР у межах контрольованого повітряного простору ОПР;

відомчі органи УПР – під час УПР у спеціально визначених зонах, що перебувають під їх контролем;

користувачі повітряного простору (експлуатанти) безпосередньо або через найближчий орган ОПР – під час виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору ОПР (у випадках, зазначених у пункті 9 цього розділу);

фахівці пунктів запуску метеорологічних радіозондів, куль-пілотів та аеростатів.

Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗС України та органів ОЦВС здійснюється не пізніше ніж:

1) за 30 хвилин до запланованого часу прибирання колодок (запуску/підйому) про:

внесення змін в основні дані плану польоту (крім аеродрому вильоту, аеродрому призначення, пізнавального індексу ПС);

перенесення та знову призначений час запуску (підйому) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

2) за 10 хвилин до запланованого часу початку провадження діяльності з ВПП про:

розрахунковий час зльоту ПС поза межами контрольованого повітряного простору ОПР;

запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску поза межами контрольованого повітряного простору ОПР;

початок польотів у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон;

3) протягом 5 хвилин від фактичного часу настання події про:

початок аеродромних польотів;

виліт ПС;

запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску, крім тих, що здійснюються в єдині міжнародні скоординовані терміни;

закінчення аеродромних польотів;

закінчення польотів у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон;

закінчення спостереження за метеорологічним радіозондом (куль-пілотом);

посадку ПС та аеростатів;

перерву в аеродромних польотах, польотах у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон тривалістю понад 1 годину;

4) не пізніше ніж через 10 хвилин після розрахункового часу прибирання колодок (запуску/підйому) про:

анулювання плану польоту або затримку ПС;

відміну запуску (підйому) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

5) негайно про:

виникнення аварійного стану з ПС;

авіаційну подію (катастрофу, аварію);

серйозний інцидент або інцидент;

надзвичайні події та пошкодження ПС на землі;

акти незаконного втручання;

випадки, що мають ознаки порушення порядку використання повітряного простору України.

9. Користувачі повітряного простору інформують про виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору ОПР:

1) органи ОЦВС – у разі подання заявок на ВПП;

2) органи управління Повітряних Сил ЗС України – у всіх випадках виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору ОПР України;

3) відомчі органи УПР – у разі виконання польотів у межах АТСЗ, АТСА.

10. Інформування органів Державної прикордонної служби України про провадження діяльності з ВПП поза межами контрольованого простору ОПР у межах зони з особливим режимом ВПП, крім її частини, що межує із забороненою зоною, користувачі повітряного простору здійснюють безпосередньо за допомогою найзручнішого виду зв'язку.

Інформування здійснюється:

1) не пізніше ніж за 30 хвилин до вильоту – про виконання польотів ПС з посадкою або вильотом поза аеродромами (постійними ЗПМ/вертодромами);

2) не пізніше ніж за 10 хвилин до запланованого часу початку діяльності з ВПП про:

початок аеродромних польотів;

початок виконання польотів для проведення авіаційних робіт;

виліт ПС з аеродромів, постійних ЗПМ/вертодромів;

запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

3) не пізніше ніж через 5 хвилин від фактичного часу настання про:

закінчення аеродромних польотів;

закінчення спостереження за метеорологічним радіозондом (куль-пілотом);

посадку ПС та аеростатів.

11. Органи ОПР завчасно (до входження ПС у повітряний простір України) повідомляють органам управління Повітряних Сил ЗС України розрахунковий час перетинання ПС державного кордону.

12. Користувачі повітряного простору, що проводять стрільби, пуски ракет, застосування вибухових засобів військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву, вибухові роботи, роботи, пов'язані з активним впливом на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, а також провадять інші види діяльності, що можуть становити загрозу безпеці повітряного руху та інших об'єктів, повідомляють не пізніше ніж за 10 хвилин до запланованого часу про початок зазначеної діяльності, перенесення часу її провадження,

скасування запланованої діяльності, а також протягом 5 хвилин про її закінчення:

відповідні центри ОрПР;

відповідні органи ОПР – у разі виконання зазначеної діяльності в межах ТМА, СТР, АFІZ;

відповідні відомчі органи УПР – у разі виконання зазначеної діяльності в межах АТCZ, АТСА;

органи управління Повітряних Сил ЗС України – у разі виконання діяльності в межах зони з особливим режимом ВПП.

13. У разі з'ясування органами управління Повітряних Сил ЗС України повітряної обстановки та/або виявлення нерозпізнаних повітряних цілей органи ОПР, відомчі органи УПР надають усю відому їм інформацію, що стосується ВПП відповідного району повітряного простору та/або ПС.

ХІІІ. Порушення порядку використання повітряного простору України

1. Перелік порушень порядку ВПП України визначено Положенням про ВПП.

Порушення, що пов'язані з ВПП над відкритим морем, визначаються як порушення норм міжнародного права, які регулюють ВПП над відкритим морем.

2. У разі виявлення ПС-порушника органи управління Повітряних Сил ЗС України подають органам ОПР або відомчим органам УПР сигнал "Режим". Органи ОПР, відомчі органи УПР після отримання сигналу "Режим" вживають негайних заходів до припинення порушення, доповідають Украероцентру та відповідному центру ОрПР про отримання сигналу із зазначенням місця, часу, характеру порушення та вжитих заходів.

3. Рішення про заборону подальшого польоту і посадку ПС-порушника приймають:

щодо державних ПС – органи управління Повітряних Сил ЗС України за узгодженням з Украероцентром, штабом Антитерористичного центру при Службі безпеки України (оперативним штабом з управління антитерористичною операцією);

щодо цивільних ПС – Украероцентр за узгодженням з Державіаслужбою, органами управління Повітряних Сил ЗС України, штабом Антитерористичного центру при Службі безпеки України (оперативним штабом з управління антитерористичною операцією).

У разі якщо ПС виконує міжнародний рейс, рішення узгоджується з Адміністрацією Державної прикордонної служби України.

4. У разі якщо ПС-порушник не виконує команд органів ОПР або відомчих органів УПР, органи управління Повітряних Сил ЗС України вживають передбачених законодавством заходів з метою припинення порушень порядку ВПП.

5. Взаємодія органів управління Повітряних Сил ЗС України, органів ОЦВС, органів ОПР та відомчих органів УПР з припинення протиправних дій ПС, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України, здійснюється у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, що зазначається в інструкціях щодо взаємодії.

6. Після посадки та з'ясування причин порушення порядку ВПП дозвіл на подальше виконання польоту цивільним ПС-порушникам надає Державіаслужба, державним ПС-порушникам – Генеральний штаб ЗС України.

7. У разі випадків, що мають ознаки порушення порядку ВПП, не пов'язаного з виконанням польотів ПС, Украероцентр, відповідні центри ОрПР, органи ОПР, відомчі органи УПР в межах власної компетенції вживають усіх


необхідних заходів щодо припинення порушення та за необхідності забороняють проведення відповідної діяльності.

8. Інформація про випадки, що мають ознаки порушень порядку та правил ВПП, невідкладно доводиться до відома НБРЦА, Державіаслужби, Украероцентру, органів управління Повітряних Сил ЗС України, штабу Антитерористичного центру при Службі безпеки України, відповідних центрів ОрПР, органів ОПР та відомчих органів УПР.

Інформування здійснюється Украероцентром (відповідним центром ОрПР, органом ОПР) або органами управління Повітряних Сил ЗС України (відомчим органом УПР) залежно від того, хто виявив випадок, який має ознаки порушення порядку та правил ВПП.

9. НБРЦА, Державіаслужба, органи управління Повітряних Сил ЗС України, Украероцентр та центри ОрПР ведуть облік випадків, які мають ознаки порушень порядку та правил ВПП.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 1
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 6 розділу II)

ПОРЯДОК
ПРИЗНАЧЕННЯ ЧОТИРИЛІТЕРНИХ ПОКАЖЧИКІВ
МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ПОСТІЙНИХ ЗЛІТНО-ПОСАДКОВИХ
МАЙДАНЧИКІВ ТА АЕРОДРОМІВ УКРАЇНИ

I. Загальні положення

1. Порядок призначення чотирилітерних показчиків місцезнаходження аеродромів/вертодромів та ЗПМ України (далі — Порядок) розроблено з метою встановлення єдиної системи призначення чотирилітерних показчиків місцезнаходження аеродромів/вертодромів та ЗПМ цивільної, державної авіації та спільного використання, а також для систематизації аеронавігаційної інформації, призначеної для використання користувачами повітряного простору.

2. Порядок використовується структурними підрозділами Державіаслужби та Украероруху під час призначення чотирилітерних показчиків місцезнаходження аеродромів/вертодромів та ЗПМ за запитом відповідних користувачів повітряного простору.

3. Чотирилітерні показчики місцезнаходження аеродромів/вертодромів та ЗПМ України використовуються користувачами повітряного простору під час планування польотів та діяльності з ВПП.

II. Призначення чотирилітерних показчиків

1. Кожному аеродрому/вертодрому та ЗПМ України, який має затверджену Інструкцію з виконання польотів, присвоюється чотирилітерний показчик місцезнаходження, який складається з чотирьох літер латинського алфавіту.

2. Згідно із вимогами Doc ICAO 7910 Location Indicators першою та другою літерою кожного показчика місцезнаходження є відповідно літери U та K.

3. Третя літера показчика місцезнаходження аеродромів/вертодромів, ЗПМ визначається відповідно до району польотної інформації (FIR), у межах якого розміщено аеродром/вертодром, ЗПМ.

4. Для районів польотної інформації (FIR) України встановлюються такі треті літери показчика місцезнаходження ЗПМ:

Дніпровський РПП – E, V, Y;

Київський РПП – A, I, N, X;

Львівський РПП – G, M;

Одеський РПП – J, Q;

Сімферопольський РПП – S, T, Z, P.

5. Для районів польотної інформації (FIR) України встановлюються такі треті літери показчика місцезнаходження аеродромів/вертодромів:

Дніпровський РПП – C, D, H;

Київський РПП – B, K, R, W;

Львівський РПП – L;

Одеський РПП – O;

Сімферопольський РПП – F.

6. Призначення четвертої літери покажчика місцезнаходження здійснюється у довільному порядку. За можливості четвертою літерою призначається літера, яка входить до англійської транскрипції назви аеродрому/вертодрому, ЗПМ. Наприклад, Лісне – UKEL (Lisne).

III. База даних чотирилітерних покажчиків аеродромів/вертодромів України та ЗПМ.

1. Формування та супроводження бази даних чотирилітерних покажчиків аеродромів/вертодромів та ЗПМ України (далі – база даних) покладається на Украероцентр.

2. Супроводження бази даних полягає в призначенні та вилученні покажчиків, внесенні змін та виправлень до пов'язаної з ними інформації, необхідної для планування ВПП.

3. Украероцентр здійснює призначення чотирилітерних покажчиків для аеродромів/вертодромів та ЗПМ під час погодження відповідної Інструкції з виконання польотів.

4. Призначені Украероцентром чотирилітерні покажчики аеродромів цивільної авіації/вертодромів (аеродромів спільного використання) або ЗПМ, які перебувають під юрисдикцією Державіаслужби, вводяться в дію цим уповноваженим органом шляхом затвердження відповідної Інструкції з виконання польотів із подальшим внесенням аеродрому/вертодрому до переліку цивільних аеродромів/вертодромів України, що мають чинний сертифікат, або внесення даних про ЗПМ до журналу обліку та допуску до експлуатації постійних ЗПМ.

5. Призначений Украероцентром чотирилітерний показчик ЗПМ або аеродромів/вертодромів державної авіації (аеродромів спільного використання), які не перебувають під юрисдикцією Державіаслужби, вводиться в дію уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації шляхом затвердження відповідної Інструкції з виконання польотів.

6. Чотирилітерний показчик аеродрому/вертодрому або ЗПМ анулюється Державіаслужбою у разі виключення аеродрому/вертодрому з переліку цивільних аеродромів/вертодромів України, що мають чинний сертифікат, або виключення даних про ЗПМ із журналу обліку та допуску до експлуатації постійних ЗПМ та анулювання відповідної Інструкції з виконання польотів.

Після закінчення терміну дії сертифіката аеродрому/вертодрому або посвідчення про допуск до експлуатації ЗПМ виконання польотів на них забороняється.

7. Чотирилітерні показчики аеродромів/вертодромів або ЗПМ, які перебувають під юрисдикцією уповноваженого органу виконавчої влади в галузі державної авіації, вилучаються з бази даних за відповідним зверненням Державіаслужби до зазначеного органу влади у разі анулювання ним Інструкції з виконання польотів.

8. Після затвердження Інструкції з виконання польотів Служба аеронавігаційної інформації враховує новий чотирилітерний показчик місцезнаходження аеродромів/вертодромів та ЗПМ України у відповідних публікаціях аеронавігаційної інформації.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу VI)

Загальні вимоги

до оформлення заявок на використання повітряного простору

1. Заявки заповнюються латинськими літерами з дотриманням формату телеграфних повідомлень.

2. Кожний вид заявки складається з дотриманням чітко встановленої форми. Заявка включає кілька полів, кожне з яких поділено на дві частини:

службове слово, яке є ознакою цього поля;

інформаційна частина поля.

3. Кожне поле заявки розпочинається з обов'язкового службового слова. У заявках формату RAR, RUN, RAD службовому слову передує одне тире (“-”). Знак тире (“-”) є показником початку поля, тому в інших випадках його застосовувати забороняється.

4. Залежно від типу поля дані інформаційної частини поля мають один з трьох типів:

цифровий (цифри 0 – 9);

літерний (латинські літери A – Z);

літерно-цифровий (комбінація перших двох типів).

Інші спеціальні символи не застосовуються.

Винятком є поля K та COMMENT (додаткова інформація), де також можуть застосовуватися спеціальні символи: пробіл () ? : . , “ = + /.

5. Для надання даних про нижню та верхню межі запланованого для використання обсягу повітряного простору зони (району) та/або маршруту використовуються такі правила групування даних:

“F” із наступними трьома десятковими цифрами – для позначення номера ешелону польоту, наприклад, ешелон польоту 330 зазначається як “F330”;

“A” із наступними трьома цифрами – для позначення абсолютної висоти в сотнях футів, наприклад, висота 10000 футів зазначається як “A100”;

“M” із наступними чотирма цифрами – для позначення абсолютної висоти в десятках метрів, наприклад, абсолютна висота 1400 м зазначається як “M0140”;

“SFC” використовується для позначення нижньої межі, якщо діяльність виконується від рівня земної/водної поверхні;

“UNL” використовується для позначення верхньої межі, якщо діяльність не обмежена за висотою.

Нижня та верхня межі запланованого для використання обсягу повітряного простору зони (району) та/або маршруту, опублікованих у документах аеронавігаційної інформації та/або визначених інструкціями з виконання польотів (ВПП), не мають виходити за опубліковані (визначені) межі.

6. Для зазначення видів авіаційних робіт після специфічного покажчика AERIAL WORKS (обов’язково через інтервал) застосовується таке кодування:

авіаційно-хімічні роботи (код 01);

аерофотозйомка (код 02);

авіаційні роботи в лісовому господарстві (код 03);

будівельно-монтажні та навантажувально-розвантажувальні роботи (код 04);

транспортно-зв’язкові роботи (код 05);

польоти з морських суден та морських бурових пристроїв (код 06);

польоти з метою надання медичної допомоги населенню та здійснення санітарних заходів (код 07);
здійснення експериментальних та науково-дослідних робіт (код 08);
пошуково-рятувальні роботи (код 09);
обліт сільгоспугідь, трубопроводів, газопроводів, аміакопроводів тощо (код 10);
десантування (стрибки з парашутом, скидання вантажів у повітрі) (код 11);
інші роботи (код 12).

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОВНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 3
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу VI)

Зміст полів заявки на ВПП
під час проведення запусків (підйомів) метеорологічних радіозондів, куль-
пілотів та аеростатів

Службове слово поля	Зміст інформаційної частини поля	Формат інформаційної частини поля
1	2	3
A	Ідентифікатор користувача повітряного простору (зазначається позначення відповідального органу, що подав заявку)	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, STAFFA7233
B	Індекс станції запуску (підйому) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів, аеростатів	Літерно-цифровий, до 12 знаків. Наприклад, 33345
C	Ідентифікатор FIR (зазначається ідентифікатор FIR, у якому розташовуються станція запуску (підйому) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів, пункт підйому аеростатів)	Літерний, 4 знака. Наприклад, UKBV
D	Нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, SFC
E	Верхня межа обсягу повітряного простору	Літерно-цифровий,

	під час провадження діяльності	до 5 знаків. Наприклад, F145
F	Час початку діяльності (за UTC, групами ГГХХ, що показують запланований час (у годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) початку провадження діяльності)	Цифровий, 4 знака. Наприклад, 0900
G	Час закінчення діяльності (за UTC, групами ГГХХ, що показують запланований час (у годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) закінчення провадження діяльності)	Цифровий, 4 знака. Наприклад, 1800
H	Дата початку дії заявки (рік, місяць, день)	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 170127
I	Дата закінчення дії заявки (рік, місяць, день)	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 171231
J	Дні провадження діяльності (зазначається число, що відповідає дню тижня, у відповідному знакомісті: понеділок – 1, вівторок – 2, неділя – 7; зазначається 0 (нуль) для кожного дня у необхідному знакомісті, якщо діяльність не запланована). Наприклад 1234500 – провадження діяльності заплановано на період понеділок – п'ятниця	Цифровий, 7 знаків. Наприклад, 1234500
	0034000 – провадження діяльності заплановано тільки на середу та четвер; 0000000 – разове проведення запусків (підйомів)	
K	Додаткова інформація:	Літерно-цифровий,

	прізвище заявника; контактний номер телефону із зазначенням міжміського коду; назва населеного пункту, розташованого найближче до місця запуску (підйому); географічні координати точки запуску (підйому): широта точки запуску в градусах, хвиликах і секундах із наступною літерою "N" (північна широта); довгота точки запуску (підйому) в градусах, хвиликах і секундах із наступною літерою "E" (східна довгота); середня швидкість підйому (м/с); вид діяльності, інша інформація	до 500 знаків. Наприклад, VLASOV (044) 4613030 SIMFEROPIL 450300N 0335900E 10MPS METEOZOND
--	---	---

Заявка

на ВПП під час проведення запусків (підйомів) метеорологічних радіозондів,
куль-пілотів, аеростатів з визначених постійних пунктів запуску (підйому) за
розкладом

Форма для передавання заявки поштовим зв'язком, телефаксом:

A	B	C	D	E	F	G
AEROLOG	33946	UKFV	SFC	F310	0900	1100
H	I	J	K			
120420	121030	1234567	VLASOV (0652) 4613030 SIMFEROPIL 450300N 0335900E 10MPS METEOZOND			

Форма для передавання заявки AFTN, електронною поштою тощо:

A AEROLOG
 B 33946
 C UKFV
 D SFC
 Y A310
 F 0900
 G 1100
 H 170420
 I 171030
 J 1234567
 K VLASOV (0652) 4613030 SIMFEROPIL 450300N 0335900E 10MPS
 METEOZOND

Розкриття змісту заявки:

- A AEROLOG – відповідальний орган, що подав заявку, – Аерологічна станція;
- B 33946 – індекс станції запуску;
- C UKFV – ідентифікатор FIR, у якому розташовується станція запуску (підйому), – Сімферопольський FIR;
- D SFC – нижня межа зони – від рівня земної/водної поверхні;
- E F310 – верхня межа зони – ешелон польоту 310 (включно);
- F 0900 – час початку діяльності – 09 год 00 хв;
- G 1100 – час закінчення діяльності – 11 год 00 хв;
- H 170420 – дата, на яку заплановано початок дії заявки, – 20.04.2017;
- I 171030 – дата, на яку заплановано закінчення дії заявки, – 30.10.2017;
- J 1234567 – провадження діяльності з понеділка по неділю;
- K VLASOV (0652) 4613030 SIMFEROPIL 450300N 0335900E 10MPS METEOZOND – заявник – Власов, контактний телефон: (0652) 4613030, назва найближчого до місця запуску (підйому) населеного пункту (аеродрому) – Сімферополь, широта точки запуску: 45 градусів 03 хв 00 с північної широти, довгота точки запуску: 33 градуса 59 хв 00 с східної довготи, середня швидкість підйому метеорологічних радіозондів, куль-пілотів, аеростатів – 10 м/с, вид діяльності – метеозондування (METEOZOND).

Заявка на ВПП

у разі разового проведення запусків (підйомів) метеорологічних радіозондів,
куль-пілотів, аеростатів поза розкладом та з тимчасових пунктів запуску
(підйому)

- A AEROLOG
- B 33345
- C UKBV
- D SFC
- E F660
- F 0600
- G 0800
- H 170611
- I 170611
- J 0000000
- K SAMOYLOV (044)4613030 KYIV 502300N 0303200E 12MPS AEROSTAT

Розкриття змісту заявки:

- A AEROLOG – відповідальний орган, що подав заявку, – Аерологічна станція;
- B 33345 – індекс станції запуску (підйому);
- C UKBV – ідентифікатор FIR, у якому розташовується зона, – Київський FIR;
- D SFC – нижня межа зони – від рівня земної поверхні;
- E F660 – верхня межа зони – ешелон польоту 660 (включно);
- F 0600 – час початку діяльності – 06 год 00 хв UTC;
- G 0800 – час закінчення діяльності – 08 год 00 хв UTC;

Продовження додатка 3

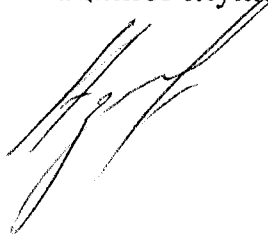
Н 170611 – дата, на яку заплановано початок дії заявки, – 11.06.2017;

І 170611 – дата, на яку заплановано закінчення дії заявки, – 11.06.2017;

000000 – заплановано разове провадження діяльності;

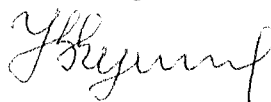
К SAMOYLOV (044) 4613030 KYIV 502300N 0303200E 12MPS AEROSTAT – заявник – Самойлов, контактний номер телефону: (044) 4613030, назва найближчого населеного пункту (аеродрому) до місця запуску (підйому) – Київ, широта точки запуску: 50 градусів 23 хв 00 с північної широти, довгота точки запуску: 30 градусів 32 хв 00 с східної довготи, середня швидкість підйому аеростата – 12 м/с, вид діяльності – запуск аеростата (AEROSTAT).

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 4
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу VI)

Зміст полів заявки на ВПП

під час проведення стрільб, пусків ракет, вибухових робіт, застосування вибухових засобів військового призначення у встановлених зонах та під час виконання польотів у спеціально встановлених зонах, опублікованих в АІР України (резервування повітряного простору)

Службове слово поля	Зміст інформаційної частини поля	Формат інформаційної частини поля
1	2	3
-TITLE RAR	Найменування заявки (RAR – заявка на ВПП зони (району), опублікованої(ого) в АІР України)	Літерний, до 10 знаків. Наприклад, RAR
-ORGNID	Ідентифікатор користувача повітряного простору (зазначається позначення відповідального органу, що подав заявку): для цивільних ПС зазначається експлуатант ПС, для експлуатантів, що мають сертифікат експлуатанта, – назва експлуатанта або «SERTXXX», де XXX – номер сертифіката експлуатанта; для державних ПС – штаб військової частини – «STAFFXXXXX», де XXXXX – відкрите найменування військової частини	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, SERT123 STAFFA8765
-AIRSPDES	Ідентифікатор елемента структури повітряного простору (зони) (зазначається	Літерно-цифровий,

	умовний ідентифікатор (позначення) зони, опублікованої в AIP України)	до 10 знаків. Наприклад, UKR315
-FIR	Ідентифікатор FIR (зазначається ідентифікатор FIR, у якому розташовується елемент структури повітряного простору (зона, район))	Літерний, 4 знака. Наприклад, UKBV
-LL	Нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, M0150
-UL	Верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, F145
-STARTTIME	Дата і час початку діяльності (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) початку провадження діяльності в зоні/районі, який має перебувати в часових межах від 06:00 UTC дня виконання діяльності (D) до 06:00 UTC наступного дня (D+1))	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 260600
-ENDTIME	Дата і час закінчення діяльності (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ))	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 262200

	закінчення провадження діяльності в зоні/районі. Час закінчення діяльності має перебувати в часових межах від 06:00 UTC дня виконання діяльності (D) до 06:00 UTC наступного дня (D+1))	
-COMMENT	Додаткова інформація (у заявках на проведення стрільб, пусків ракет, вибухових робіт, застосування вибухових засобів військового призначення наводиться така додаткова інформація: прізвище заявника; контактний номер телефону із зазначенням міжміського коду; назва зони/району (полігона, військового стрільбища), опублікованої(ого) в AIP України; вид діяльності; за потреби – інша додаткова інформація)	Літерно-цифровий, без обмеження довжини поля. Наприклад, VASILENKO (0652) 4616060 CHAUDA BLASTING

Заявка

на використання повітряного простору
зони обмеження польотів під час проведення стрільб

-TITLE RAR

-ORGNID STAFFA8765

-AIRSPDES UKR315

-FIR UKFV

-LL SFC

–UL F170
–STARTTIME 260600
–ENDTIME 262200
–COMMENT VASILENKO (044)4616060 CHAUDA FIRING

Розкриття змісту заявки:

RAR – найменування заявки (заявка на використання зони, опублікованої в AIP України);

STAFFA8765 – заявку подано штабом військової частини А8765;

UKR315 – ідентифікатор (позначення) зони, опублікованої в AIP України;

UKFV – FIR, у якому розташовується зона, – Сімферопольський FIR;

SFC – нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – від земної/водної поверхні;

F170 – верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – ешелон польоту 170 (включно);

260600 – час початку діяльності в зоні – 26 числа о 06:00 UTC;

262200 – час закінчення діяльності в зоні – 26 числа о 22:00 UTC
VASILENKO (0652) 4616060 CHAUDA FIRING – заявник – Василенко, контактний номер телефону: (044) 4616060, назва зони – полігон Чауда, вид діяльності в зоні – стрільби.

Заявка
на використання повітряного простору
під час виконання польотів у спеціально встановленій зоні, опублікованій
в AIP України

–TITLE RAR
–ORGNID TSOU
–AIRSPDES UKT802A
–FIR UKDV
–LL SFC
–UL A080
–STARTTIME 260900
–ENDTIME 261600
–COMMENT BEZKARAVAJNYJ (0642) 551096 TARASIVKA 2JK52
TRAINING FLIGHTS

Розкриття змісту заявки:

RAR – найменування заявки (заявка на використання зони, опублікованої в AIP України);

TSOU – заявку подано цивільним експлуатантом – Товариством сприяння обороні України;

UKT802A – ідентифікатор (позначення) зони, опублікованої в AIP України;

UKDV – FIR, у якому розташовується зона, – Дніпровський FIR;

SFC – нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – від земної поверхні;

A080 – верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – абсолютна висота 8000 футів (включно);

260900 – час початку діяльності в зоні – 26 числа о 09:00 UTC;

Продовження додатка 4

261600 – час закінчення діяльності в зоні – 26 числа о 16:00 UTC;

BEZKARAVAJNYJ (0642) 551096 TARASIVKA 2JK52 TRAINING
FLIGHTS – заявник – Безкаравайний, контактний номер телефону: (0642)
551096; назва зони – Тарасівка; кількість ПС, що виконують польоти в зоні, – 2,
тип ПС – Як-52; мета польотів – тренування.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу VI)

Зміст полів заявки
на ВПП під час виконання аеродромних польотів (навчальних, тренувальних та
випробувальних польотів на аеродромах/вертодромах/ЗПМ)

Службове слово поля	Зміст інформаційної частини поля	Формат інформаційної частини поля
1	2	3
-TITLE RAD	Найменування заявки (RAD – заявка на ВПП під час виконання навчальних, тренувальних та випробувальних польотів на аеродромах/ вертодромах (ЗПМ))	Літерний, до 10 знаків. Наприклад, RAD
-ORGNID	Ідентифікатор користувача повітряного простору (зазначається позначення відповідального органу, що подав заявку): для цивільних ПС зазначається експлуатант ПС, для експлуатантів, що мають сертифікат експлуатанта, – назва експлуатанта або «SERTXXX», де XXX – номер сертифіката експлуатанта; для державних ПС – штаб військової частини «STAFFXXXXX», де XXXXX – відкрите найменування військової частини	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, SERT654 STAFFA9761
-ADID	Ідентифікатор аеродрому (зазначається чотирилітерний індекс місцезнаходження,	Літерний, 4 знака.

	присвоєний аеродрому/вертодрому (ЗПМ), на якому планується виконання польотів. Якщо місцезнаходженню не призначено індекс, використовуються літери ZZZZ)	Наприклад, UKLI
-STARTTIME	Дата і час початку польотів (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) початку виконання польотів	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 140800
-ENDTIME	Дата і час закінчення польотів (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) закінчення виконання польотів)	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 141700
-BEGIN STAYLIST	Службове слово, після якого розпочинається опис переліку елементів структури повітряного простору. У цьому переліку між службовими словами BEGIN STAYLIST та END STAYLIST послідовно перелічуються всі маршрути, зони/райони ОПР/УПР, заплановані для виконання польотів	
-STAYIDENT	Ідентифікатор маршруту, зони (району) (зазначається ідентифікатор (позначення) маршруту, зони/району (АТСЗ, АТСА, СТР, АТЗ тощо), опублікований в АІР України або визначений інструкцією з виконання польотів)	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, MRT3401

-LL	Нижня межа повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, M0150
-UL	Верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, F145
-FROM	Дата і час початку виконання польотів за маршрутом, у зоні (районі) (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) початку виконання польотів за маршрутом, у зоні (районі). Час початку виконання польотів за маршрутом, у зоні (районі) має перебувати в часових межах від 06:00 UTC дня виконання польотів (D) до 06:00 UTC наступного дня (D+1))	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 141200
-UNTIL	Дата і час закінчення виконання польотів за маршрутом, у зоні (районі) (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) закінчення виконання польотів за маршрутом, у зоні (районі). Час закінчення виконання польотів за	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 141400

	маршрутом, у зоні (районі) має перебувати в часових межах від 06:00 UTC дня виконання польотів (D) до 06:00 UTC наступного дня (D+1))	
-REMARK	Примітки	Літерно-цифровий, без обмеження довжини поля. Наприклад, TEST
-END STAYLIST	Службове слово, що позначає закінчення переліку елементів структури повітряного простору	
-COMMENT	Додаткова інформація (зазначаються прізвище заявника, контактний номер телефону, назва аеродрому, кількість та тип ПС, інша додаткова інформація). Наприклад, PETROV (044) 4619090 MIRHOROD 2MIG29	Літерно-цифровий, без обмеження довжини поля

Заявка

на ВПП під час виконання аеродромних польотів
(навчальних, тренувальних та випробувальних польотів на
аеродромах/вертодромах/ЗПМ)

-TITLE RAD
-ORGNID STAFFA9761
-ADID UKBM
-STARTTIME 140800
-ENDTIME 141700
-BEGIN STAYLIST
-STAYIDENT ATCAUKBM
-LL SFC
-UL M0170
-FROM 140800
-UNTIL 141700
-REMARK TRAINING FLIGHTS
-STAYIDENT MRT2701
-LL SFC
-UL F170
-FROM 140800
-UNTIL 140900
-REMARK TRAINING FLIGHTS
-STAYIDENT MRT2702
-LL SFC
-UL F170
-FROM 141200
-UNTIL 141400
-REMARK TRAINING FLIGHTS

-STAYIDENT UKT72701
-LL SFC
-UL F170
-FROM 141200
-UNTIL 141400
-REMARK TRAINING FLIGHTS
-STAYIDENT UKT72702
-LL SFC
-UL F170
-FROM 141400
-UNTIL 141600
-REMARK TRAINING FLIGHTS
-END STAYLIST
-COMMENT PETROV (044) 4619090 2MIG29

Розкриття змісту заявки:

RAD – найменування заявки (заявка на ВПП під час виконання аеродромних польотів (навчальних, тренувальних та випробувальних польотів на аеродромах/вертодромах /ЗПМ));

STAFFA9761 – заявку подано штабом військової частини А9761;

UKBM – ідентифікатор аеродрому, на якому виконуються польоти, –
Миргород;

140800 – час початку виконання польотів на аеродромі – 14 числа о 08:00
UTC;

141700 – час закінчення виконання польотів на аеродромі – 14 числа о
17:00 UTC;

ATCAUKBM – ідентифікатор, що вказує на виконання польотів в межах
ATCZ та ATCA аеродрому;

SFC – нижня межа виконання польотів у межах ATCZ, ATCA – від земної поверхні;

M0170 – верхня межа виконання польотів у межах ATCZ, ATCA – висота польоту 1700 м (включно);

140800 – час початку виконання польотів в ATCZ, ATCA – 14 числа о 08:00 UTC;

141700 – час закінчення виконання польотів в ATCZ, ATCA – 14 числа о 17:00 UTC;

TRAINING FLIGHTS – тренувальні польоти;

MRT2701 – ідентифікатор (позначення) маршруту;

SFC – нижня межа виконання польотів за маршрутом MRT2701 – від земної поверхні;

F170 – верхня межа виконання польотів за маршрутом MRT2701 – ешелон польоту 170 (включно);

140800 – час початку виконання польотів за маршрутом MRT2701 – 14 числа о 08:00 UTC;

140900 – час закінчення виконання польотів за маршрутом MRT2701 – 14 числа о 09:00 UTC;

TRAINING FLIGHTS – тренувальні польоти;

MRT2702 – ідентифікатор (позначення) маршруту;

SFC – нижня межа виконання польотів за маршрутом MRT2702 – від земної поверхні;

F170 – верхня межа виконання польотів за маршрутом MRT2702 – ешелон польоту 170 (включно);

141200 – час початку виконання польотів за маршрутом MRT2702 – 14 числа о 12:00 UTC;

141400 – час закінчення виконання польотів за маршрутом MRT2702 – 14 числа о 14:00 UTC;

TRAINING FLIGHTS – тренувальні польоти;

UKT727A – ідентифікатор (позначення) зони (району), опублікованої(ого) в AIP України;

SFC – нижня межа району UKT72701 під час виконання польотів – від земної поверхні;

F170 – верхня межа району UKT727A під час виконання польотів – ешелон польоту 170 (включно);

141200 – час початку виконання польотів у районі UKT727A – 14 числа о 12:00 UTC;

141400 – час закінчення виконання польотів у районі UKT727A – 14 числа о 14:00 UTC;

TRAINING FLIGHTS – тренувальні польоти;

UKT727B – ідентифікатор (позначення) зони (району), опублікованої в AIP України;

SFC – нижня межа зони (району) UKT727B під час виконання польотів – від земної поверхні;

F170 – верхня межа зони (району) UKT727B під час виконання польотів – ешелон польоту 170 (включно);

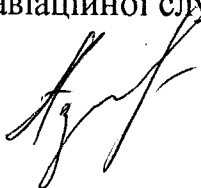
141400 – час початку виконання польотів у зоні (районі) UKT727B – 14 числа о 14:00 UTC;

141600 – час закінчення виконання польотів у зоні (районі) UKT727B – 14 числа о 16:00 UTC;

TRAINING FLIGHTS – тренувальні польоти;

PETROV (044) 4619090 2MIG29 – заявник – Петров, контактний номер телефону: (044) 4619090, кількість ПС, що виконують польоти, – 2, тип ПС – МіГ-29.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України
(пункт 15 розділу VI)

Зміст полів заявки
на ВПП під час виконання авіаційних робіт, інших польотів у спеціально
встановлених зонах, не опублікованих в AIP України (резервування
повітряного простору)

Службове слово поля	Зміст інформаційної частини поля	Формат інформаційної частини поля
1	2	3
-TITLE RUN	Найменування заявки (RUN – тип заявки на ВПП зони (району), не опублікованої(ого) в AIP України)	Літерний, до 10 знаків. Наприклад, RUN
-ORGNID	Ідентифікатор користувача повітряного простору (зазначається позначення відповідального органу, що подав заявку): для цивільних ПС зазначається експлуатант, для експлуатантів, що мають сертифікат експлуатанта, – назва експлуатанта або «SERTXXX», де XXX – номер сертифіката експлуатанта; для державних ПС – штаб військової частини «STAFFXXXXX», де	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, SERT075 STAFFW2101

	XXXXXX – відкрите найменування військової частини)	
-AIRSPDES	Ідентифікатор елемента структури повітряного простору (зони, району) (зазначається умовний ідентифікатор (позначення) зони (району), не опублікованої(ого) в AIP України, який за потреби використовується в полі 18 плану польоту після специфічного покажчика ASD)	Літерно-цифровий, до 10 знаків. Наприклад, TSUN
-FIR	Ідентифікатор FIR, у якому розташовується елемент структури повітряного простору (зона, район)	Літерний, 4 знака. Наприклад, UKBV
-LL	Нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, SFC
-UL	Верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності	Літерно-цифровий, до 5 знаків. Наприклад, FL120
-BEGIN LALGLIST	Службове слово, після якого розпочинається перелік точок з географічними координатами (широта та довгота точок)	
-LALG	Службове слово, після якого зазначаються широта та довгота точок. Широта (зазначаються 6 цифр, які позначають широту в градусах,	Літерно-цифровий, 15 знаків. Наприклад, 501700N0265610E

	хвилинах і секундах, із наступною літерою “N” (північна широта)). Довгота (зазначаються 7 цифр, які позначають довготу в градусах, хвилинах і секундах, із наступною літерою “E” (східна довгота))	
-END LALGLIST	Службове слово, що позначає закінчення переліку точок з географічними координатами (широта та довгота точок)	
-STARTTIME	Дата і час початку діяльності (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) початку провадження діяльності)	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 160600
-ENDTIME	Дата і час закінчення діяльності (зазначається за UTC, групами ДДГГХХ, що показують запланований час (у днях (ДД), годинах (ГГ) і хвилинах (ХХ)) закінчення провадження діяльності)	Цифровий, 6 знаків. Наприклад, 160800

Заявка

на використання повітряного простору під час виконання авіаційних робіт, інших польотів у спеціально встановлених зонах (резервування повітряного простору), не опублікованих в AIP України

```
-TITLE RUN
-ORGNID SERT075
-AIRSPDES TSUN
-FIR UKBV
-LL A060
-UL A070
-BEGIN LALGLIST
-LALG 502800N0271300E
-LALG 505800N0271300E
-LALG 505800N0280000E
-LALG 502800N 0280000E
-LALG 502800N 0271300E
-END LALGLIST
-STARTTIME 160600
-ENDTIME 160800
-COMMENT VLASOV (044)4613030 AERIAL WORKS 02 DAS 001 AN30
UR30005 PIC KOTOV
```

Розкриття змісту заявки:

RUN – найменування заявки (заявка на використання зони (резервування повітряного простору), не опублікованої(ого) в AIP України);

SERT075 – номер сертифіката експлуатанта, який подав заявку;

TSUN – умовний ідентифікатор (позначення) зони (району), не опублікованої(ого) в AIP України;

Продовження додатка 6

UKBV – FIR, у якому розташовується зона (район), – Київський FIR;

A060 – нижня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – 6000 футів (включно);

A070 – верхня межа обсягу повітряного простору під час провадження діяльності – абсолютна висота – 7000 футів (включно);

502800N0271300E, 505800N0271300E, 505800N0280000E, 502800N0280000E, 502800N0271300E – географічні координати (широта і довгота) точок, які вказують на горизонтальні межі району виконання авіаційних робіт;

160600 – дата і час початку діяльності – 16 числа о 06:00 UTC;

160800 – дата і час закінчення діяльності – 16 числа о 08:00 UTC;

VLASOV (044) 4613030 AERIAL WORKS 02 DAS 001 AN30 UR30005 PIC KOTOV – заявник – Власов, контактний номер телефону: (044) 4613030, вид діяльності – авіаційні роботи, вид авіаційних робіт – 02 (повітряна зйомка), дозвіл Державіаслужби – ДАС 001, тип ПС – Ан-30, реєстраційний номер – UR30005, командир ПС – Котов.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 7
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу VI)

Особливості
групування даних планів польоту

1. Під час групування даних поля 7 «Пізнавальний індекс повітряного судна» для ПС державної авіації замість номера рейсу допускається зазначити позивний ПС або позивний індекс командира ПС (не більш як 7 знаків).

2. Під час групування даних поля 15 «Маршрут» застосовуються положення, зазначені у Правилах надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2012 року № 277, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270.

Зазначаючи маршрут, слід зазначити такі покажчики переходу від польоту за правилами GAT на OAT (та навпаки):

OAT – якщо одразу після прольоту цієї точки політ виконуватиметься як OAT;

GAT – якщо одразу після прольоту цієї точки політ виконуватиметься як GAT.

Позначки OAT та GAT мають зазначатися тільки після позначення точки на маршруті, після якої відбувається перехід від польоту за правилами GAT на OAT або навпаки – з GAT на OAT.

За наявності позначки OAT частина маршруту після точки з позначкою OAT виконується як OAT, проте весь попередній маршрут вважається таким, що буде виконуватися як GAT, та навпаки.

При цьому, якщо у маршрутній частині взагалі не застосовуються позначки OAT та GAT, весь політ вважається таким, що виконується як GAT.

3. Під час групування даних поля 18 «Інша інформація» застосовуються правила, зазначені у Правилах надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2012 року № 277, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270.

Одразу після стандартного покажчика RМК/ надається будь-яка додаткова інформація відкритим текстом, якщо це є вимогою відповідного повноважного органу ОПР, відомчого органу УПР або якщо командир ПС вважає це за необхідне для виконання завдання та забезпечення ОПР/УПР.

За потреби використовуються такі специфічні покажчики з наведенням відповідної інформації (без розділової похилої риски та обов'язково через інтервал):

РС – прізвище командира екіпажу ПС (командира групи ПС), а також за потреби прізвища, позивні індекси командирів екіпажів ПС (телефонні та радіотелеграфні) і метеорологічні мінімуми кожного командира екіпажу в групі ПС;

MIN – мінімум (денний та нічний) командира екіпажу ПС (мінімум, встановлений для групи ПС): висота нижньої межі хмарності в метрах (дві або три цифри) та горизонтальна видимість у кілометрах (десятковий дріб, ціла частина від дробової відокремлюється комою);

TCP – інформація про відомчі пункти управління, що залучаються, та рубежі передавання управління за маршрутом польоту (зазначається довільним текстом);

CCU – позивні вузлів зв'язку відомчих пунктів управління (які не входять до мережі авіаційного електрозв'язку AFTN), куди надсилається заявка;

ASD – позначення зони згідно із заявками RAR, RUN (у разі планування виконання польотів для здійснення авіаційних робіт, інших польотів у спеціально встановлених зонах (зонах резервування повітряного простору));

або наводиться така інформація (обов'язково через інтервал):

ознака термінового польоту та прізвище посадової особи, яка дала дозвіл на виконання термінового польоту (наприклад, RMK/PLAN TERMINOVYJ ARTEMENKO);

відмітка про попереднє узгодження питань забезпечення ПС на основних аеродромах посадки (наприклад, RMK/ZABEZPECHENNIA UZGODZHENO);

інформація про відсутність на борту ПС радіолокаційного відповідача системи державного розпізнавання – якщо ПС не обладнане таким засобом або вийшло з ладу (наприклад, RMK/BEZ SDR);

інформація про те, що радіолокаційний відповідач системи державного розпізнавання на борту ПС працює в неімітостійкому режимі (наприклад, RMK/SYSTEMA RAPOL PRACYUE V NEIMITOSTIYKOMU REZYMI);

мінімум командира ПС для зльоту (наприклад, RMK/ZLIOTNYJ MIN 80 1,0);

інформація про те, які пункти управління не потрібно сповіщати про цей політ, у разі, якщо подається план польоту ПС як контрольної цілі (наприклад, RMK/BEZ OPOVISHCHENNYA KP ARFA);

дозвіл на виконання польоту Державіаслужби або Генерального штабу ЗС України (наприклад, RMK/ DAS 001; GSH102);

інформація про бортовий номер ПС (наприклад, RMK/BORTOVYI 04);

інші дані про політ та екіпаж, які потрібні екіпажу або органам ОПП, відомчим органам УПП (в тому числі щодо пілотів-інструкторів, ПС, його наземного обслуговування тощо).

Примітки:

1. У разі якщо виконується політ групи різних типів ПС у польотному порядку,

у полі «Кількість ПС» зазначається загальна кількість ПС в групі, у полі «Тип ПС» зазначається ZZZZ. Після ідентифікатора ТУР/ зазначається кількість ПС кожного типу. Після ідентифікатора RMK/ зазначається FORMATION nXX nXX (де n – кількість ПС певного типу, XX – тип ПС) та позивні ПС (позивні індекси командирів ПС).

Наприклад, при польоті групи з одного Ан-26 (позивний – 05904) та двох Су-27 (позивні – 74723 та 93904) у відповідних полях повідомлення щодо плану польоту зазначається «3», «ZZZZ», ТУР/1АН26 2СУ27, RMK/FORMATION 1АН26 РОЗЫВНЫУ 05904 2СУ27 РОЗЫВНИ 74723 ТА 93904.

2. У разі якщо передбачається виконання польоту ПС у межах активованих зон обмеження польотів/небезпечної зони або зони тимчасово зарезервованого повітряного простору, в полі 15 «Маршрут» використовується індикатор «STAYn/XXXX» із зазначенням часу знаходження в межах зазначеної зони (де n – порядковий номер індикатора «STAY», а XXXX – час (в годинах та хвиликах знаходження в межах зони). В полі 18 «Інша інформація» після індикатора «STAYINFOn/» (де n – порядковий номер індикатора «STAYINFO») зазначається причина знаходження в межах зазначеної зони – BOMBOMETANNYA, DESANTUVANNYA, PUSKY RAKET, POVITRYANA ROZVIDKA тощо, а після ідентифікатора RMK/ зазначається Z KOMANDUVANNYAM POLIGONU UZGODZENO або (у відповідних випадках) POLIT ZA PLANOM NAVCHAN.

Приклади повідомлень щодо поданих планів польотів ПС за спеціально встановленими маршрутами, які не опубліковані в документах аеронавігаційної інформації та не визначені інструкціями з виконання польотів, з метою виконання перельотів або польотів для проведення авіаційних робіт.

Приклад 1.

Виконання польоту поза маршрутами ОПР під час перельоту групи літаків МиГ-29 державної авіації з аеродрому Васильків на аеродром Миргород.

(FPL-22532-IM

-2MG29/M-S/C

-ZZZZ1100

-K0900F210 DCT 5014N03018E OAT DCT 5005N03150E/STAY1/0020
5030N03220E/K0800F150 5005N03303E

-UKBM0025 ZZZZ

-DOF/180321 REG/UR22532 UR22533 DEP/5014N03018E VASYLKIV
OPR/MIL UKR ALTN/5014N03219E PRYLUKY STAYINFO1/
CHERGUVANNYA V POVITRI RMK/FORMATION PIC SOKOLOW MIN 200
2,0 PIC ORLOW MIN 200 2,0 ASD TSUN TCP PLENOCHKA RUBEZH
TRAWERZ GREBINKA 5007N03226E CCU DIUSHES OPTIK TEPLOTA
PEREGONKA AVIATEHNIKI UZGODZHENO)

Розкриття змісту плану польоту:

FPL – ознака повідомлення щодо поданого плану польоту;

22532 – пізнавальний індекс ПС (радіотелефонний позивний командира екіпажу – ведучого групи);

I – політ за ППП;

M – політ державного ПС;

2MG29 – група з 2 літаків МиГ-29;

M – категорія турбулентності сліду – «середнє ПС»;

S – на борту є стандартні засоби зв'язку, навігації та заходження на посадку (в робочому стані);

C – прийомовідповідач режимів A і C;

ZZZZ1100 – аеродром вильоту, якому не присвоєно чотирилітєрного індексу ІСАО місцезнаходження, розрахунковий час прибирання колодок – 11:00 UTC;

K0900F210 – крейсерська швидкість – 900 км/год, ешелон польоту – 210;

5014N03018E OAT – одразу після зльоту (5014N03018E – координати КТА аеродрому вильоту) політ буде виконуватись як OAT;

DCT – політ до наступної точки проходитиме поза встановленими маршрутами ОПР; пункти маршруту польоту поза маршрутами ОПР не позначено географічними координатами;

5014N03018E 5005N03150E 5030N03220E 5005N03303E – географічні координати пунктів маршруту;

5005N03150E/STAY1/0020 – у точці із зазначеними координатами планується затримка на маршруті протягом 20 хв;

5030N03220E/K0800F150 – із зазначеного пункту маршруту швидкість польоту складатиме 800 км/год, рівень польоту – F150 (згадані швидкість та рівень польоту вже повинні бути встановлені (зайняті) при прольоті зазначеного пункту маршруту, а не займатися після його прольоту);

UKBM0025 – аеродром призначення – Миргород, загальний розрахунковий закінчений час – 25 хв;

ZZZZ – запасний аеродром, якому не присвоєно чотирилітерного індексу ICAO місцезнаходження;

DOF/180321 – дата виконання польоту – 21 березня 2018 року;

REG/UR22532 UR22533 – реєстраційні знаки повітряних суден;

DEP/5014N03018E VASYLKIV – аеродром вильоту – Васильків та координати його КТА (зазначається, якщо аеродром вильоту позначено як ZZZZ);

OPR/MIL UKR – експлуатант – Міноборони*;

ALTN/5014N03219E PRYLUKY – запасний аеродром – Прилуки та координати його КТА (зазначається, якщо запасний аеродром позначено як ZZZZ);

STAYINFO1/CHERGUUVANNYA V POVITRI – у точці, де планується затримка, здійснюватиметься чергування в повітрі;

RMK/ – будь-яка додаткова інформація відкритим текстом,
FORMATION – політ виконуватиметься в польотному порядку;

PIC SOKOLOW MIN 200 2,0 – прізвище командира екіпажу – ведучого групи – Соколов, його мінімум для посадки – 200 2,0; PIC ORLOW MIN 200 2,0 – прізвище командира веденого екіпажу в групі – Орлов, його мінімум для посадки – 200 2,0;

ASD TSUN – виконання чергування в повітрі в районі з умовним позначенням TSUN згідно із заявкою RUN;

TCP PLENOCHKA RUBEZH TRAWERZ GREBINKA 5007N03226E – відомчі пункти управління, що залучаються («Пльоночка», «Рубіж»), та рубіж передавання управління (траверз населеного пункту Гребінка, його географічні координати);

CCU DIUSHES OPTIK TEPLOTA – позивні вузлів зв'язку, куди надсилається заявка та які не входять до мережі AFTN («Дюшес», «Оптік», «Теплота»);

PEREGONKA AVIATEHNIKI UZGODZHENO – мета польоту та ознака узгодження на аеродромах посадки.

* Для Національної гвардії України використовувати покажчик NG UKR, для Державної прикордонної служби України – DPS UKR, для Державної служби з надзвичайних ситуацій України – DSNS UKR.

Приклад 2.

Виконання польоту поза маршрутами ОПР та із входом до меж маршруту ОПР під час перельоту літака Іл-76 державної авіації з аеродрому Мелітополь до аеродрому Львів.

(FPL-76732-IM

-IL76/H-S/C

-ZZZZ1100

-K0750F320 DCT 4653N03518E 4735N03404E DCT REPLI GAT UM991
 NM UL984 KOROP/K0750F280 B493 LAGUP
 -UKLL0130 UKLI UKBB
 -STS/NONRVSM DEP/4653N03518E MELITOPOL DOF/180321
 REG/UR76732 EET/UKDV0015 UKBV0025 UKLV0050 OPR/MIL UKR
 RMK/PIC BELYI MIN 100 1,0 CCU PARCHA PEREVEZENNAYA VANTAZIV
 UZGODZENO)

Розкриття змісту плану польоту:

FPL – ознака повідомлення щодо поданого плану польоту;

76732 – пізнавальний індекс ПС;

I – політ за ППП;

M – політ державного ПС;

IL76 – тип ПС – Ил-76;

H – категорія турбулентності сліду – «важке ПС»;

S – на борту є стандартні засоби зв'язку, навігації та заходження на посадку (в робочому стані);

C – прийомовідповідач режимів A і C;

ZZZZ1100 – аеродром вильоту, якому не присвоєно чотирилітерного індексу ІКАО місцезнаходження, розрахунковий час прибирання колодок – 11:00 UTC;

K0750F320 – крейсерська швидкість – 750 км/год, ешелон польоту – 320;

DCT – політ до наступної точки проходить поза встановленими маршрутами ОПП; пункти маршруту польоту поза маршрутами ОПП не позначено географічними координатами;

4653N03518E 4735N03404E DCT REPLI GAT UM991 NM UL984
 KOROP/K0750F280 B493 LAGUP – маршрут польоту, де:

REPLI GAT – після польоту точки REPLI перехід на політ за GAT.
 Відповідно весь попередній маршрут одразу після зльоту вважається таким, що виконуватиметься як OAT;

KOROP/K0750F280 – пункт маршруту, швидкість польоту і ешелон польоту, що плануються;

LAGUP – позначення пункту маршруту ОПР, з якого починається стандартний маршрут прибуття за приладами;

UKLL0130 – аеродром призначення – Львів та загальний розрахунковий закінчений час – 1 год 30 хв, UKLI – запасний аеродром – Івано-Франківськ, UKBB – запасний аеродром – Київ/Бориспіль;

DOF/180321 – дата виконання польоту – 21 березня 2018 року;

EET/UKDV0015 UKBV0025 UKLV0050 – основні точки або визначники меж FIR та сумарний розрахунковий час польоту від злету до таких точок або меж відповідного FIR: Дніпровського FIR – 15 хв, Київського FIR – 25 хв, Львівського FIR – 50 хв;

REG/UR76732 – реєстраційний знак ПС;

STS/NONRVSM – ПС, яке не допущене до RVSM, але має намір виконувати політ у ПП RVSM;

DEP/4653N03518E MELITOPOL – аеродром вильоту – Мелітополь та координати його КТА (зазначається, якщо аеродром вильоту позначено як ZZZZ);

OPR/MIL UKR експлуатант – Міноборони;

RMK/ – будь-яка додаткова інформація відкритим текстом;

PIС BELYI – прізвище командира екіпажу – Белий;

MIN 100 1,0 – мінімум командира екіпажу для посадки;

CCU PARCHA – позивні вузлів зв'язку, куди надсилається заявка та які не входять до мережі AFTN («ПАРЧА»);

PEREVEZENNYA VANTAZIV UZGODZENO – мета польоту та ознака узгодження на аеродромах посадки.

Приклад 3.

Виконання польоту поза маршрутами ОПР для здійснення повітряної зйомки з виходом та входом із/до меж маршруту ОПР літака Ан-30 цивільної авіації з аеродрому Київ/Жуляни.

(FPL-30005-IN
 -AN30/M-S/C
 -UKKK0900
 -K0390A070 TR R225 PI OAT DCT 4912N03256ESTAY1/0040 DCT
 PEKIT/K0410F140 GAT A83 CY
 -UKKK0145 UKBB UKDD
 -DOF/180512 REG/UR30005 EET/UKDV0045 UKBV0100
 OPR/COLUMBUS STAYINFO1/AERIAL WORKS 02 RMK/PIC MOGILKO ASD
 TSUN DAS 528)

Розкриття змісту плану польоту:

FPL – ознака повідомлення щодо поданого плану польоту;

30005 – пізнавальний індекс ПС;

I – політ за ППП;

N – нерегулярний політ цивільного ПС;

AN30 – тип ПС – Ан-30;

M – категорія турбулентності сліду – «середнє ПС»;

S – на борту є стандартні засоби зв'язку, навігації та заходження на посадку (в робочому стані);

C – прийомовідповідач режимів А і С;

UKKK0900 – аеродром вильоту – Київ/Жуляни, розрахунковий час прибирання колодок – 09:00 UTC;

K0390A070 – крейсерська швидкість – 390 км/год, абсолютна висота польоту – 7000 футів;

EK K225 ЗШ ЩФЕ ВСЕ 4912Т03256УЬЕФН1.0040 ВСЕ
 ЗУЛШЕ.Л0410А140 ПФЕ Ф83 СН – маршрут польоту,

де PI OAT – одразу після прольоту точки PI політ виконуватиметься як OAT. Відповідно весь попередній маршрут одразу після зльоту і до точки PI виконуватиметься як GAT;

DCT – політ до наступної точки проходитиме поза встановленими маршрутами ОПР; пункти маршруту польоту поза маршрутами ОПР не позначено географічними координатами;

4912N03256ESTAY1/0040 – у точці із зазначеними координатами планується затримка на маршруті протягом 40 хв;

PEKIT/K0410F140 GAT – пункт маршруту, швидкість польоту і ешелон польоту, що плануються, а також зазначено, що одразу після прольоту цієї точки політ виконуватиметься як GAT;

UKKK0145 – аеродром призначення – Київ/Жуляни та загальний розрахунковий закінчений час – 1 год 45 хв;

UKBB – запасний аеродром – Київ/Бориспіль, UKDD – запасний аеродром – Дніпро;

DOF/180512 – дата виконання польоту – 12 травня 2018 року;

REG/UR30005 – реєстраційний знак ПС;

EET/UKDV0045 UKBV0100 – основні точки або визначники меж FIR та сумарний розрахунковий час польоту від злету до таких точок або меж відповідного FIR: Дніпровського FIR – 45 хв, Київського FIR – 1 год;

OPR/COLUMBUS – експлуатант – авіакомпанія «Колумбус»;

STAYINFO1/AERIAL WORKS 02 – у точці, де планується затримка, буде виконано аерофотозйомку;

RMK/ – будь-яка додаткова інформація відкритим текстом;

PIC MOGILKO – прізвище командира екіпажу – Могілко;

ASD TSUN – виконання повітряної зйомки в районі з умовним позначенням TSUN згідно із заявкою RUN;

DAS 528 – дозвіл Державіаслужби.

Приклад 4.

Виконання польоту для здійснення авіаційно-хімічних робіт поза межами контрольованого повітряного простору ОПП у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору.

(FPL-UR40781-VN
 -AN2/L-S/C
 -ZZZZ0400
 -K0180M0050 DCT 5120N02845E 5124N02832E/STAY1/0330
 5120N02845E
 -ZZZZ0310 UKWW
 -DOF/180321 REG/UR40781 DEP/5120N02845E GARDISHEWKA
 DEST/5120N02845E GARDISHEWKA OPR/PROSKUROW AVIA
 STAYINFO1/AERIAL WORKS 01 RMK/PIC IVANENKO ASD 5124N02832E
 R10KM SFCM0050 PGH5208C)

Розкриття змісту плану польоту:

FPL – ознака повідомлення щодо поданого плану польоту;

UR40781 – пізнавальний індекс ПС;

V – політ за ПВП;

N – нерегулярний політ цивільного ПС;

AN2 – тип ПС – Ан-2;

L – категорія турбулентності сліду – «легке ПС»;

S – на борту є стандартні засоби зв'язку, навігації та заходження на посадку (в робочому стані);

C – прийомовідповідач режимів А і С;

ZZZZ0400 – ЗПМ вильоту, якому не присвоєно чотирилітерного індексу ІСАО місцезнаходження, розрахунковий час прибирання колодок – 04:00 UTC;

K0180M0050 – крейсерська швидкість – 180 км/год, висота польоту – 500 м;

DCT – політ до наступної точки проходитиме поза встановленими маршрутами ОНР; пункти маршруту польоту поза маршрутами ОНР не позначено географічними координатами;

5120N02845E 5124N02832E 5120N02845E – координати точок маршруту польоту;

5124N02832E/STAY1/0330 – у точці із зазначеними координатами планується затримка на маршруті протягом 03 год 30 хв;

ZZZZ0310 – ЗПМ посадки, якому не присвоєно чотирилітерного індексу місцезнаходження ІСАО, загальний розрахунковий закінчений час – 3 год 10 хв;

UKWW – запасний аеродром;

DOF/180321 – дата виконання польоту – 21 березня 2018 року;

REG/UR40781 – реєстраційний номер ПС;

DEP/5120N02845E GARDISHEWKA – назва ЗПМ вильоту та координати його КТА (зазначається, якщо ЗПМ вильоту зазначено як «ZZZZ»);

DEST/5120N02845E GARDISHEWKA – назва ЗПМ посадки та координати його КТА (зазначається, якщо ЗПМ посадки позначено як «ZZZZ»);

OPR/PROSKUROW AVIA – назва експлуатанта – авіакомпанія «Проскуров Авіа»;

STAYINFO1/AERIAL WORKS 01 – у точці, де планується затримка, буде виконано авіаційно-хімічні роботи;

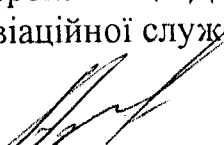
RMK/ – будь-яка додаткова інформація відкритим текстом;

PIC IVANENKO – прізвище командира екіпажу – Іваненко;

ASD 5124N02832E R10KM SFCM0050 – виконання польоту в районі з координатами центру та радіусом, діапазон рівнів польоту;

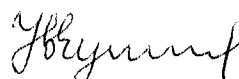
PGH5208C – номер дозволу Генерального штабу ЗС України.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 8
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 6 розділу VII)

ТИПОВИЙ ПОРЯДОК
організації ОПР/УПР на аеродромах спільного використання

I. Загальні положення

1. Типовий порядок організації ОПР/УПР на аеродромах спільного використання (далі – Типовий порядок) розроблено з метою забезпечення безпечного та ефективного виконання спільних польотів цивільних і державних повітряних суден (далі – ПС) на контрольованих аеродромах спільного використання (далі – АСВ).

2. Типовий порядок встановлює порядок організації керівництва польотами об'єднаною групою керівництва польотами (далі – ОГКП) на контрольованих АСВ, а саме щодо:

- організації ОПР/УПР;
- організації взаємодії між фахівцями ОГКП;
- розташування робочих місць фахівців ОГКП.

3. Основні вимоги щодо організації керівництва польотами ОГКП включаються до робочих інструкцій відповідних органів ОПР і робочих документів відомчих органів УПР.

II. Організація ОНР/УНР

1. Для виконання польотів на контрольованому АСВ повітряний простір організовується згідно з вимогами нормативно-правових актів України, враховуючи основне призначення аеродрому.

2. Для керівництва польотами ПС як GAT та OAT встановлюються зони спільної відповідальності ОГКП в частині, що співпадають.

Для обслуговування GAT встановлюються:

диспетчерська зона;

термінальний диспетчерський район (за необхідності).

Для управління OAT встановлюються:

зона візуального контролю;

ближня зона;

зона посадки;

дальня зона (за необхідності та за наявності технічних можливостей).

Розміри зон спільної відповідальності визначаються залежно від структури повітряного простору, місцевих умов та особливостей організації ОНР/УНР із зазначенням в Інструкції з виконання польотів аеродрому. Під час визначення зон спільної відповідальності фахівців ОГКП необхідно (за можливості) забезпечити розташування ближньої зони в межах ТМА (за його наявності), а зони посадки – в межах СТР.

3. Склад ОГКП

Склад фахівців ОГКП визначається спільним наказом директора Регіонального структурного підрозділу (далі – РСП) та командира авіаційної частини (авіаційного ремонтного заводу/підприємства (далі – АРЗ)).

Від РСП визначаються фахівці чергової зміни органів ОПР зазвичай у складі:

керівника польотів АДВ або АДЦ (далі – КП ЦА);

старшого диспетчера УПР АДВ або АДЦ;

диспетчерів УПР АДВ;

диспетчера УПР диспетчерського органу підходу (далі – ДОП) або диспетчера УПР РДЦ відповідного сектору ТМА;

старшого диспетчера УПР або старшого диспетчера УПР напрямів РДЦ (при розташуванні РДЦ на АСВ).

Від відомчого органу УПР визначаються фахівці групи керівництва польотами (далі – ГКП) авіаційної частини (АРЗ) зазвичай у складі:

1) при виконанні польотів ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) державної авіації:

керівник польотів на аеродромі (далі – КрП ДА);

помічник керівника польотів на аеродромі (далі – ПКрП ДА);

керівник ближньої зони (далі – КБЗ);

керівник зони посадки (далі – КЗП);

керівник дальньої зони (далі – КДЗ);

2) за відсутності польотів ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) державної авіації на аеродромах базування авіаційних частин для керівництва польотами перелітаючих одиночних літаків і літаків, що вилітають із положення чергування на аеродромі, – скорочена ГКП:

черговий з прийому і випуску повітряних суден (далі – ЧПВ ПС);

керівник зони посадки;

3) за відсутності польотів ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) державної авіації на аеродромах базування авіаційних

частин для керівництва польотами груп ПС, які здійснюють переліт, одиночних ПС з пасажирами, а також при встановленому мінімумі погоди до складу скороченої ГКП, крім того, призначається КрП ДА. ЧПВ ПС у цьому разі виконує обов'язки ПКрП ДА.

Старшим ОГКП призначається:

1) на цивільних аеродромах:

КП ЦА, при цьому КрП ДА або ЧПВ ПС авіаційної частини є помічником КП ЦА;

2) на аеродромах державної авіації:

КрП ДА – під час виконання польотів ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) державної авіації, при цьому КП ЦА є помічником КрП ДА;

КП ЦА – при відсутності польотів ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) авіаційної частини (АРЗ), при цьому КрП ДА або ЧПВ ПС авіаційної частини є помічником КП ЦА.

4. Безпосереднє ОПР/УПР

Безпосереднє обслуговування GAT та управління OAT у зонах спільної відповідальності здійснюють фахівці ОГКП під загальним керівництвом старшого ОГКП.

Безпосереднє ОПР/УПР в межах відповідальності здійснюють:

фахівці ГКП авіаційної частини (АРЗ) – ПС авіаційної частини (АРЗ) та перелітаючими ПС ДА;

фахівці чергової зміни органів ОПР – ПС ЦА та державними ПС, які виконують польоти як GAT.

При виконанні польотів ПС лише одного відомства ОПР/УПР ПС здійснює чергова зміна органу ОПР або ГКП того відомства (тієї структури), яке (яка) організовує польоти.

ОПР/УПР в зонах спільної відповідальності здійснюється:

в зоні візуального контролю – КрП ДА або ПКрП ДА (ЧПВ ПС), в зоні маневрування аеродрому та СТР – диспетчером УПР АДВ;

в зоні посадки – КЗП, в СТР – диспетчером УПР АДВ;

в ближній зоні – КБЗ, в ТМА – диспетчером УПР АДВ/АДЦ або РДЦ відповідного сектору ТМА;

в дальній зоні – КДЗ.

З числа зазначених фахівців у відповідних зонах спільної відповідальності призначається старший, який здійснює ОПР/УПР ПС свого відомства (структури) та координує рух ПС інших відомств (структур). Старшим за ОПР/УПР у відповідних зонах спільної відповідальності визначається фахівець того відомства (тієї структури), від якого (якої) призначено старшого ОГКП.

Примітки:

1. Під час базування на цивільному аеродромі ПС ДА небойового призначення дозволяється забезпечувати ОПР таких ПС фахівцями чергової зміни органів ОПР за правилами ГАТ. При цьому фахівці ГКП авіаційної частини (АРЗ) надають необхідну допомогу та знаходяться в готовності до УПР ПС авіаційної частини (АРЗ).

2. За відсутності польотів ПС ДА за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) дозволяється ОПР державними ПС небойового призначення здійснювати фахівцями чергової зміни органів ОПР за правилами ГАТ.

3. У разі розміщення на аеродромі підприємств (структур), що не мають у своєму складі груп керівництва польотами, до складу ОГКП може включатися

помічник старшого ОГКП з числа керівників цих підприємств (структур), які допущені до керівництва польотами.

4. Порядок організації ОНР/УНР зазначається в Інструкції з виконання польотів АСВ.

5. Рубежі передачі управління

Рубежі передачі управління/контролю ПС визначаються відповідно до зон відповідальності з урахуванням складу ОГКП та етапів польоту ПС і зазначаються в Інструкції з виконання польотів АСВ.

6. Розміщення робочих місць фахівців ОГКП

Розміщення робочих місць фахівців ОГКП здійснюється відповідно до вимог Положення про спільне використання аеродромів України з урахуванням місцевих умов.

Керівництво польотами в зонах спільної відповідальності здійснюється з робочих місць фахівців ОГКП, розташованих зазвичай поруч в одному приміщенні.

Робочі місця фахівців ОГКП, які не здійснюють керівництво польотами в зонах спільної відповідальності, можуть розташовуватись у різних приміщеннях та мають бути обладнані засобами прямого електрозв'язку між ними.

Приміщення мають забезпечувати розміщення ОГКП та обладнання робочих місць її фахівців з метою виконання покладених на неї завдань та функцій.

У разі базування на АСВ літаків транспортної авіації або вертольотів (крім літаків бойового призначення) робочі місця фахівців ОГКП можуть розташовуватися в різних спорудах (приміщеннях) та мають бути обладнані засобами прямого мовного зв'язку між ними.

III. Організація взаємодії між фахівцями ОГКП

1. Взаємодія між фахівцями ОГКП здійснюється відповідно до Інструкції щодо взаємодії, що розробляється спільно представниками військових частин, підприємств, установ, організацій, що здійснюють авіаційну діяльність на аеродромі, та РСП відповідно до Інструкції з виконання польотів АСВ та цього Типового порядку.

Взаємодія між фахівцями ОГКП здійснюється безпосередньо або за допомогою засобів прямого мовного зв'язку з документуванням переговорів.

Взаємодія фахівців ОГКП при спільних польотах на АСВ здійснюється напередодні виконання польотів, під час передпольотної підготовки та в процесі виконання спільних польотів.

З метою ефективного планування польотів на АСВ до 25 числа щомісяця штаб авіаційної частини (керівництво АРЗ) надає до АДВ/АДЦ графік навчально-тренувальних польотів (далі – НТП), запланованих на місяць, та отримує розклад польотів ПС ЦА в аеропорту на місяць. Планування польотів в авіаційних частинах (на АРЗ) здійснюється з урахуванням завдань навчально-бойової підготовки та забезпечення польотів ЦА на аеродромі згідно з розкладом.

Планування та виконання польотів ПС на АСВ здійснюється з урахуванням максимального виключення конфліктів між цивільними та державними ПС шляхом попереднього погодження графіка прильоту/вильоту ПС (планової таблиці польотів).

В день виконання польотів з метою виключення поточних конфліктів фахівці органів ОПР та відомчих органів УПР, що входять до складу ОГКП, виконують координацію вильотів ПС ДА з урахуванням інформації щодо ГАТ з дотриманням принципів гнучкого ВПП та державних пріоритетів у ВПП.

2. Організація взаємодії напередодні виконання польотів. Взаємодія напередодні виконання польотів здійснюється між фахівцями АДВ/АДЦ та штабом авіаційної частини (керівництвом АРЗ).

Штаб авіаційної частини (керівництво АРЗ) напередодні льотного дня до 18:00 (за київським часом) надає до АДВ/АДЦ копію планової таблиці на польоти державних ПС та отримує добовий план повітряного руху по аеропорту (надається Украероцентром).

За потреби, враховуючи державні пріоритети у ВПП, з метою уникнення конфліктів між цивільними та державними ПС командуванням авіаційної частини (керівництвом АРЗ) корегується планова таблиця НТП державних ПС.

3. Організація взаємодії на етапі передпольотної підготовки. Взаємодія на етапі передпольотної підготовки авіаційної частини (АРЗ) здійснюється між КрП ДА та КП ЦА.

КрП ДА не пізніше ніж за 30 хв до вильоту ПС – розвідника погоди на повітряну розвідку погоди інформує КП ЦА щодо часу вильоту, маршруту та висоти польоту зазначеного ПС.

КП ЦА доводить до диспетчерів УПР чергової зміни маршрут польоту ПС – розвідника погоди та вказівки щодо забезпечення ОПР на період виконання такого польоту.

КП ЦА надає КрП ДА уточнений план польотів цивільних ПС на період проведення НТП, звертає увагу на найбільш завантажені періоди часу, інформує щодо наявності та часу прибуття ПС, що виконують літерні та підконтрольні рейси.

Після прийняття рішення з вибору варіанта польотів КрП ДА інформує КП ЦА щодо плану НТП, а саме про:

час початку та закінчення польотів;

характер польотів;

кількість та типи ПС, що залучаються до польотів;

маршрути (зони) польотів та висоту, що використовуються за/в них;
порядок входження/виходу до/із зони спільної відповідальності аеродрому;
схеми зльоту та заходження на посадку;
порядок використання зон очікування;
порядок руління перед зльотом та після посадки, надає витяг з планової таблиці польотів та (за потреби) іншу інформацію.

КрП ДА та КП ЦА узгоджують особливості виконання польотів з урахуванням повітряного руху та прогнозованої метеорологічної обстановки, після чого надають необхідні вказівки щодо забезпечення ОПР (УПР) підлеглим їм фахівцям ОГКП.

IV. Організація взаємодії при виконанні спільних польотів

1. Загальні положення

В процесі виконання спільних польотів цивільних ПС та польотів державних ПС за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) посадові особи ОГКП здійснюють взаємодію:

КрП ДА (ЧПВ ПС) та КП ЦА – з питань забезпечення безпеки, економічності та регулярності польотів відповідно до узгодженого плану польотів;

КрП ДА або ПКрП ДА (ЧПВ ПС) та диспетчер УПР АДВ – з питань порядку руління ПС, використання ЗПС для зльоту та посадки ПС, забезпечення безпечних інтервалів між цивільними та державними ПС при зльоті та посадці, а також з питань забезпечення безпеки польотів при одночасному виконанні польотів на аеродромі;

КБЗ та диспетчер УПР АДВ/АДЦ або РДЦ (який надає диспетчерське обслуговування підходу) – з питань узгодження черговості заходження на

посадку, схем та способу заходження на посадку, набору висоти та схеми виходу з району аеродрому, використання зон очікування, забезпечення безпечних інтервалів між ПС;

КЗП та диспетчер УПР АДВ – з питань забезпечення безпеки польотів на кінцевому сегменті заходження на посадку.

2. Організація взаємодії при вильоті ПС:

1) при вильоті цивільного ПС:

диспетчер УПР АДВ інформує КрП ДА (ЧПВ ПС) не пізніше ніж за 10 хв до розрахункового часу зльоту ПС щодо типу ПС, номера рейсу, розрахункового часу зльоту та узгоджує порядок вирулювання до місця очікування біля ЗПС, стандартний маршрут вильоту (SID) або інший порядок, початкову висоту набору;

КрП ДА (ЧПВ ПС) доводить узгоджену інформацію щодо забезпечення вильоту цивільного ПС до ПКрП ДА та КБЗ;

диспетчер УПР АДВ інформує КрП ДА та ПКрП ДА (ЧПВ ПС) щодо початку руління ПС та узгоджує з КрП ДА (ЧПВ ПС) черговість вильоту ПС та заняття ПС ЗПС;

КрП ДА (ЧПВ ПС) надає інформацію диспетчеру УПР АДВ щодо ПС ДА, які виконують заходження на посадку;

ПКрП ДА (ЧПВ ПС) контролює відсутність перешкод на шляху руління ПС та на ЗПС, надає інформацію диспетчеру УПР АДВ щодо інших ПС та наявності перешкод;

у разі вильоту цивільного ПС після державного ПС диспетчер УПР АДВ дає дозвіл на зліт цивільного ПС, враховуючи мінімально необхідний безпечний інтервал, що зазначається в Інструкції з виконання польотів АСВ.

диспетчер УПР (ДОП), який надає диспетчерське обслуговування підходу, та КБЗ контролюють дотримання екіпажем ПС узгодженого порядку виходу,

забезпечують контроль місцезнаходження державних і цивільних ПС та дотримання безпечних інтервалів між ПС;

Примітка. Диспетчерське обслуговування підходу може надаватись диспетчером УПР АДВ, або диспетчером УПР АДЦ, або диспетчером УПР РДЦ;

2) при вильоті державного ПС:

КрП ДА (ЧПВ ПС) не пізніше ніж за 10 хв до вильоту ПС ДА надає інформацію диспетчеру УПР АДВ та диспетчеру УПР ДОП щодо типу ПС, позивного ПС або позивного індексу командира ПС, розрахункового часу вильоту ПС, польотного завдання (маршрут польоту ПС, схема набору висоти (профіль польоту) тощо), розрахункового часу виконання польотного завдання та узгоджує з диспетчером УПР АДВ порядок вирулювання до місця очікування біля ЗПС;

КрП ДА (ЧПВ ПС) інформує диспетчера УПР АДВ щодо початку руління ПС та узгоджує з диспетчером УПР АДВ черговість вильоту ПС та заняття ПС ЗПС;

диспетчер УПР АДВ та диспетчер УПР ДОП надають інформацію КрП ДА (ЧПВ ПС) щодо ПС, які виконують заходження на посадку, вилітають або виконують політ транзитом через повітряний простір району аеродрому;

у разі вильоту державного ПС після цивільного ПС КрП ДА (ЧПВ ПС) дає дозвіл на зліт державного ПС, враховуючи мінімально необхідний безпечний інтервал, що зазначається в Інструкції з виконання польотів АСВ;

КрП ДА (ЧПВ ПС) надає інформацію диспетчеру УПР ДОП про фактичний час зльоту державного ПС;

КБЗ та диспетчер УПР ДОП контролюють дотримання екіпажем ПС узгодженого порядку виходу, забезпечують контроль місцезнаходження державних й цивільних ПС та дотримання безпечних інтервалів між ПС.

3. Організація взаємодії при прильоті ПС:

1) при прильоті цивільного ПС:

диспетчер УПР ДОП не пізніше ніж за 5 хв до розрахункового часу входження цивільного ПС до меж ТМА аеродрому надає інформацію КБЗ щодо типу ПС, його позивного та інформацію щодо прибуття ПС, а саме місце та висота входження ПС до меж ТМА, розрахунковий час входження ПС до меж ТМА, стандартний маршрут прибуття ПС (STAR) або інший порядок;

КБЗ виконує попередню оцінку повітряної обстановки та надає інформацію диспетчеру УПР ДОП щодо польотів державних ПС на час входження ПС, що прибуває, до меж ТМА;

за необхідності диспетчер УПР ДОП узгоджує з КБЗ та диспетчером УПР відповідного сектора РДЦ інші умови входження до меж ТМА ПС, що прибуває;

при входженні ПС до меж ТМА аеродрому диспетчер УПР ДОП інформує КБЗ щодо типу ПС, його позивного, висоти входження, місця входження та уточнює порядок зниження і схему заходження на посадку;

КБЗ виконує оцінку повітряної обстановки та узгоджує з диспетчером УПР ДОП черговість заходження на посадку;

КБЗ і диспетчер УПР ДОП контролюють дотримання екіпажем ПС маршруту прибуття та схеми заходження ПС на посадку, забезпечують контроль місцезнаходження державних і цивільних ПС та дотримання безпечних інтервалів між ПС;

до входження ПС до сектора заходження на посадку диспетчер УПР АДВ надає інформацію КЗП щодо цього ПС;

під час заходження ПС на посадку диспетчер УПР АДВ та КЗП контролюють політ ПС та взаємодіють між собою з метою забезпечення безпечних інтервалів з іншими ПС, що заходять на посадку або виконують зліт;

диспетчер УПР АДВ також узгоджує з КрП ДА (ЧПВ ПС) маршрут руління ПС після посадки;

ПКрП ДА (ЧПВ ПС) контролює відсутність перешкод на ЗПС та на шляху руління ПС, надає інформацію диспетчеру УПР АДВ щодо інших ПС та наявності перешкод;

2) при прильоті державного ПС:

КБЗ не пізніше ніж за 5 хв до входження державного ПС до ближньої зони надає інформацію диспетчеру УПР ДОП щодо типу ПС, його позивного або позивного індексу командира ПС, розрахункового часу входження ПС до ближньої зони, місця та висоти входу ПС до ближньої зони, маршруту та висоти польоту, способу заходження на посадку, за необхідності – іншу інформацію.

Диспетчер УПР ДОП оцінює повітряну обстановку і спільно з КБЗ узгоджує умови польоту ПС в ближній зоні: тип ПС, його позивний або позивний індексу командира ПС, висота входження, місце входження та уточнює порядок зниження та заходження на посадку.

Диспетчер УПР ДОП оцінює повітряну обстановку та узгоджує з КБЗ черговість заходження ПС на посадку.

КБЗ та диспетчер УПР ДОП контролюють дотримання екіпажем ПС схеми заходження на посадку, забезпечують контроль місцезнаходження державних і цивільних ПС та дотримання безпечних інтервалів між ПС.

При входженні ПС до сектора заходження на посадку КЗП надає інформацію диспетчеру УПР АДВ щодо ПС, яке виконує заходження на посадку.

Під час заходження ПС на посадку диспетчер УПР АДВ та КЗП контролюють політ ПС та взаємодіють між собою з метою забезпечення безпечних інтервалів з іншими ПС, що заходять на посадку або виконують зліт.

Диспетчер УПР АДВ контролює відсутність перешкод на ЗПС, надає інформацію КрП ДА та ПКрП ДА (ЧПВ ПС) щодо інших ПС та наявності перешкод.

4. Переваги при заходженні на посадку ПС

При заходженні на посадку на АСВ незалежно від відомчої належності встановлюється така черговість ПС:

- 1) ПС, яке змушене здійснити посадку з огляду на фактори, що впливають на безпеку польоту (відмова двигуна, малий залишок пального тощо);
- 2) санітарне ПС або ПС, на борту якого перебувають хворі та поранені особи, що потребують негайної медичної допомоги;
- 3) ПС, задіяне у пошукових та рятувальних операціях;
- 4) інші випадки, передбачені нормативно-правовими актами у галузі цивільної та державної авіації.

5. Взаємодія при терміновому вильоті державних ПС

У разі термінового вильоту державного ПС КрП ДА (ЧПВ ПС) інформує КП ЦА щодо кількості та типу ПС, позивних ПС або позивних індексів командирів ПС, часу вильоту ПС, курсу зльоту, маршруту та профілю польоту (висота, діапазон висот).

При отриманні інформації щодо термінового вильоту державного ПС КП ЦА надає вказівку відповідним диспетчерам УПР щодо порядку ОПР з урахуванням встановлених обмежень і заборон ВПП.

КП ЦА надає інформацію КрП ДА (ЧПВ ПС) щодо повітряної обстановки за маршрутом польоту державного ПС в межах району відповідальності.

Фахівці ОГКП надають взаємну інформацію щодо повітряного руху з метою забезпечення безпечних інтервалів між цивільними та державними ПС під час виконання термінового завдання державним ПС.

6. Взаємодія у разі виникнення аварійного стану на борту ПС в межах зон відповідальності фахівців ОГКП при виконанні одночасних польотів цивільних та державних ПС

У разі виникнення аварійного стану на борту ПС, які знаходяться під їх управлінням (обслуговуванням) ОГКП, фахівці ОГКП надають допомогу екіпажам та здійснюють взаємне інформування про обставини, що склалися, та заходи, що вживаються.

Фахівці ОГКП діють відповідно до своїх робочих і посадових інструкцій, положень Інструкції з виконання польотів аеродрому, вимог нормативно-правових актів та здійснюють взаємний з іншими фахівцями ОГКП обмін інформацією щодо повітряного руху з метою забезпечення безпечних інтервалів між ПС, яке знаходиться в аварійному стані, та іншими ПС.

За необхідності КрП ДА (ЧПВ ПС) через КП ЦА сповіщає аварійно-рятувальну команду цивільного аеродрому, а КП ЦА – наземну пошуково-рятувальну групу та пожежний пост державного аеродрому (через КрП ДА (ЧПВ ПС)) відповідно до схем аварійного сповіщення.

7. Дії фахівців ОГКП у разі відсутності прямого електрозв'язку між органами ОПР та УПР

Продовження додатка 8

У разі відсутності прямого електрозв'язку між фахівцями органу ОПР та відомчого органу УПР, передбаченого цим Типовим порядком, одночасні польоти державних ПС як ОАТ та польоти інших ПС як ГАТ заборонені.

У цьому разі порядок виконання польотів цивільних та державних ПС регулюється центром ОрПР, в межах району відповідальності якого знаходиться АСВ, відповідно до державних пріоритетів у ВПП.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК

Додаток 9
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 9 розділу VII)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(посада керівника підприємства
(організації), командир в/ч ____)

ініціали, прізвище

20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор (_____) РСП

ініціали, прізвище

20__ р.

Типова інструкція

щодо взаємодії між органом ОПР (відомчим органом УПР) аеродрому та
відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту
запуску аеростатів) під час виконання одночасних польотів у межах
ТМА/CTR/AFIZ (ATCZ/ATCA) аеродрому

I. Загальні положення

1. Інструкція щодо взаємодії між органом ОПР (відомчим органом УПР)
аеродрому _____ та відповідальною посадовою особою аеродрому
(ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ під час виконання
одночасних польотів у межах ТМА/CTR/AFIZ (ATCZ/ATCA) аеродрому
_____ (далі – Інструкція) визначає порядок та процедури координації дій
між посадовими особами органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому
_____ та відповідальною посадовою особою аеродрому
(ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ під час
проведення відповідного виду діяльності з ВПП.

2. Взаємодія між посадовою особою органу ОПП аеродрому _____ та відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ здійснюється за допомогою оперативного електрозв'язку з документуванням переговорів.

3. Згідно з вимогами цієї Інструкції вносяться відповідні зміни до інструктивних і технологічних документів органу ОПП (відомчого органу УПР) аеродрому _____ та відповідальної посадової особи аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____.

4. Старшим координуючим органом з питань регулювання ВПП з метою забезпечення польотів на зазначених аеродромах є _____ центр ОрПП, який регулює ВПП з дотриманням державних пріоритетів у ВПП України.

II. Нормативні посилання

Цю Інструкцію розроблено відповідно до вимог:

Положення про використання повітряного простору України;

Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України».

III. Організація планування використання повітряного простору під час виконання польотів

1. Планування ВПП під час виконання польотів здійснюється відповідно до вимог Положення про використання повітряного простору України та Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України».

Украероцентр щодоби складає план ВПП, який напередодні дня провадження діяльності надсилається до відповідних підрозділів на аеродромах України в частині, що їх стосується.

2. З метою забезпечення ефективного планування польотів на аеродромі (ЗПМ/вертодромі/пункті запуску аеростатів) _____, які залежать від польотів на аеродромі _____ відповідно до встановлених пріоритетів у ВПП, напередодні дня виконання польотів відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____, розташованого у межах CTR/TMA/AFIZ (ATCZ/ATCA) аеродрому, запитує в органу ОНР (відомчого органу УНР) інформацію щодо плану прильоту/вильоту ПС на/з аеродрому _____. Планування польотів на аеродромі (ЗПМ/вертодромі/пункті запуску аеростатів) _____ здійснюється з урахуванням отриманого плану.

3. У день провадження діяльності з ВПП в районі аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ центр ОрНР на запит відповідальної посадової особи зазначеного аеродрому надає дозвіл та умови ВПП на весь період польотів з урахуванням можливості оперативної взаємодії відповідно до цієї Інструкції.

4. Під час запиту про умови ВПП відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ доповідає центру ОрНР щодо наявності оперативного електрозв'язку з органом ОНР (відомчим органом УНР) аеродрому _____.

5. У разі відсутності оперативного електров'язку з органом ОПР (відомчим органом УПР) польоти на аеродромі (ЗПМ/вертодромі/пункті запуску аеростатів) _____ забороняються.

IV. Організація взаємодії під час виконання одночасних польотів на визначених аеродромах (ЗПМ/вертодромах/пунктах запуску аеростатів)

1. Відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ не пізніше ніж за 20 хв до запланованого часу початку польотів інформує посадову особу органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ та узгоджує з ним план польотів, порядок використання спеціально встановлених зон та маршрутів у межах відповідного CTR/TMA/AFIZ (ATCZ/ATCA).

2. Посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ інформує відповідальну посадову особу аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ про очікувану повітряну обстановку на період виконання польотів.

3. Відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ не пізніше ніж за 10 хв до запланованого часу початку польотів повідомляє посадову особу органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ про готовність до початку польотів або про їх скасування чи перенесення і протягом 5 хв від фактичного часу про їх закінчення або перерву тривалістю понад 1 годину.

4. Посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ надає дозвіл на початок польотів відповідно до узгодженого плану або

забороняє їх. У разі заборони на виконання польотів зазначається причина заборони та визначається час початку польотів.

5. Управління польотами ПС у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами здійснює керівник польотів аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ у безпосередній взаємодії з органом ОНР (відомчим органом УНР) аеродрому _____, який забезпечує ОНР/УНР у межах відповідного СТР/ТМА/АFIZ (АТСZ/АТСА).

6. Орган ОНР аеродрому _____ може забезпечувати ОНР ПС, що виконують польоти в межах відповідного АFIZ, СТР або ТМА, поза межами спеціально встановлених зон та маршрутів, що використовуються аеродромом (ЗПМ/вертодромом), за правилами, передбаченими для GAT, тільки після отримання від відповідальної посадової особи аеродрому (ЗПМ/вертодрому) _____ інформації про звільнення повітряного простору з урахуванням безпечних інтервалів ешелонування за зазначеним маршрутом.

7. Організація взаємодії у випадку вильоту ПС з аеродрому _____:

1) посадова особа органу ОНР (відомчого органу УНР) аеродрому _____ у разі вильоту ПС за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП в спеціально встановлених зонах аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____, не пізніше ніж за _____ хв до розрахункового часу зльоту ПС інформує відповідальну посадову особу аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ щодо розрахункового часу зльоту, типу ПС, маршруту та висоти польоту і надає вказівку на звільнення зазначеного повітряного

простору;

2) відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ вживає заходів щодо звільнення повітряного простору шляхом виведення ПС із цього повітряного простору на встановлені інтервали ешелонування та доповідає про це посадовій особі органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____;

3) виліт ПС з аеродрому _____ за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП в спеціально встановлених зонах аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____, дозволяється тільки після отримання інформації від відповідальної посадової особи аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ щодо звільнення повітряного простору з врахуванням безпечних інтервалів ешелонування за зазначеним маршрутом.

8. Організація взаємодії у випадку прильоту ПС на аеродром _____:

1) посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ у разі прильоту ПС за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП в спеціально встановлених зонах аеродрому (ЗПМ/вертодрому) _____, не пізніше ніж за ___ хв. до посадки ПС інформує відповідальну посадову особу аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ щодо типу ПС, маршруту та висоти польоту і надає вказівку на звільнення зазначеного повітряного простору;

2) відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) _____ вживає заходів щодо звільнення повітряного простору шляхом виведення ПС із зазначеного повітряного простору на встановлені інтервали ешелонування та доповідає про це посадовій особі органу ОНР (відомчого органу УНР) аеродрому _____;

3) перетинання ПС повітряного простору спеціально встановлених зон, що використовуються аеродромом (ЗПМ/вертодромом/пунктом запуску аеростатів) _____, дозволяється тільки після отримання інформації від відповідальної посадової особи аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) щодо звільнення повітряного простору з врахуванням безпечних інтервалів ешелонування за зазначеним маршрутом.

Примітки:

1. Під час визначення часових інтервалів щодо надання вказівки про звільнення зазначеного повітряного простору відповідно до підпункту 1 пункту 7 та підпункту 1 пункту 8 розділу IV цієї Інструкції враховується розташування спеціально встановлених зон відносно аеродрому, встановлених схем прибуття/заходження на посадку та вильоту для різних магнітних курсів зльоту/посадки аеродрому тощо, але зазначені часові інтервали повинні забезпечити звільнення повітряного простору з врахуванням безпечних інтервалів ешелонування не менше ніж за 10 хв до входу ПС до повітряного простору спеціально встановлених зон з урахуванням буферів.

2. Під час визначення порядку зв'язку в процесі взаємодії відповідно до цієї Інструкції зазначаються телефонні номери посадових осіб органів ОНР (відомчого органу УНР) та відповідальної посадової особи аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів).

Продовження додатка 9

3. Замість rischi (__) зазначається відповідна назва центру ОрПР, аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів).

4. Відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ/вертодрому/пункту запуску аеростатів) та посадовою особою органу ОПР (відомчого органу УПР) зазначається конкретна посадова особа з урахуванням конкретних умов та обставин.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 10
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 9 розділу VII)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(Керівник підприємства (організації),
командир в/ч)

ініціали, прізвище

_____ 20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор (_____)РСП,

ініціали, прізвище

_____ 20__ р.

Типова інструкція

щодо взаємодії між органом ОПП (відомчим органом УПР)
та відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому
стрільбищі/у районі вибухових робіт у межах ТМА/CTR/AFIZ
(АТСА/АТСЗ) аеродрому

I. Загальні положення

1. Інструкція щодо взаємодії між органом ОПП (відомчим органом УПР) _____ та відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ (далі – Інструкція) визначає порядок та процедури координації дій між посадовою особою органу ОПП (відомчого органу УПР) _____ та відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ під час провадження відповідного виду діяльності з ВПП у межах ТМА/CTR/AFIZ (АТСА/АТСЗ) аеродрому _____.

Продовження додатка 10

2. Вимоги цієї Інструкції поширюються на посадових осіб органу ОПр (відомчого органу УПр) _____ та відповідальних за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ під час планування та провадження відповідного виду діяльності з ВПП.

3. Згідно з вимогами цієї Інструкції вносяться відповідні зміни до інструктивних і технологічних документів органу ОПр (відомчого органу УПр) _____ та робочих документів відповідальних за провадження стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____.

4. Взаємодія між посадовою особою органу ОПр (відомчого органу УПр) _____ та відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ здійснюється за допомогою оперативного електрозв'язку з документуванням переговорів.

5. Старшим координуючим органом з питань регулювання ВПП під час провадження відповідного виду діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ у межах ТМА/СТР/АFІZ (АТСА/АТСZ) аеродрому _____ є _____ центр ОрПр.

Регулювання ВПП здійснюється відповідно до державних пріоритетів у ВПП України.

1. Нормативні посилання

Цю Інструкцію розроблено відповідно до вимог:

Положення про використання повітряного простору України;

Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України».

III. Організація взаємодії між органом ОПр (відомчим органом управління повітряним рухом) та відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ у день провадження діяльності

1. Відповідальний за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ не пізніше ніж за 1 годину до запланованого часу початку стрільб/робіт перевіряє якість гучномовного та/або прямого телефонного зв'язку, інформує посадову особу органу ОПр (відомчого органу УПр) аеродрому _____ щодо виду та характеру стрільб/робіт, часу початку та закінчення стрільб/робіт.

2. Посадова особа органу ОПр (відомчого органу УПр) аеродрому _____ інформує відповідального за виконання стрільб/робіт про очікувану повітряну обстановку на період провадження діяльності.

3. Дозвіл та умови ВПП для провадження діяльності на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ надаються _____ центром ОрПр відповідальному за виконання стрільб/робіт відповідно до вимог Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» на весь період виконання стрільб/робіт з урахуванням вимог щодо взаємодії відповідно до цієї Інструкції.

4. Під час запиту про умови ВПП відповідальний за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт

_____ доповідає центру ОрПР щодо наявності оперативного електрозв'язку з органом ОПР (відомчим органом УПР).

5. У разі відсутності оперативного електрозв'язку з органом ОПР (відомчим органом УПР) провадження діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ забороняється.

6. Відповідальний за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ не пізніше ніж за 10 хв до початку діяльності доповідає посадовій особі органу ОПР (відомчого органу УПР) про готовність до початку діяльності або про її скасування чи перенесення та через 5 хв – про її закінчення.

7. Посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ надає дозвіл або забороняє виконання діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____. У разі заборони на провадження діяльності зазначається причина заборони та визначається новий час початку провадження діяльності.

8. У разі вильоту ПС за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____, посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ не пізніше ніж за _____ до розрахункового часу зльоту надає вказівку відповідальному за виконання стрільб/робіт про припинення діяльності з ВПП із зазначенням причини та встановлює новий час для погодження продовження провадження діяльності.

Відповідальний за виконання стрільб/робіт зобов'язаний припинити діяльність та доповісти про це посадовій особі органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____.

9. У разі прильоту ПС за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____, посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____ не пізніше ніж за _____ до розрахункового часу посадки ПС надає вказівку відповідальному за виконання стрільб/робіт на припинення діяльності з ВПП із зазначенням причини та встановлює новий час для погодження продовження провадження діяльності з ВПП. Відповідальний за виконання стрільб/робіт зобов'язаний припинити діяльність та доповісти про це посадовій особі органу ОПР (відомчого органу УПР) аеродрому _____.

10. У разі виникнення непередбачених обставин, що впливають на безпеку повітряного руху, посадова особа органу ОПР (відомчого органу УПР) має право надати вказівку відповідальному за виконання стрільб/робіт про термінове припинення діяльності з ВПП. У такому випадку відповідальний за виконання стрільб/робіт зобов'язаний негайно припинити діяльність та доповісти про це посадовій особі органу ОПР (відомчого органу УПР).

11. Провадження діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт після її припинення відповідно до пунктів 8 – 10 розділу III цієї Інструкції продовжується після отримання дозволу від посадової особи органу ОПР (відомчого органу УПР).

12. Під час провадження діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт відповідальний за виконання стрільб/робіт

повинен постійно бути на зв'язку з посадовою особою органу ОНР (відомчого органу УНР).

13. У випадку відмови засобів зв'язку з органом ОНР (відомчим органом УНР) відповідальний за виконання стрільб/робіт повинен негайно припинити діяльність з ВПП та вжити заходів щодо його відновлення.

Після відновлення зв'язку з органом ОНР (відомчим органом УНР) відповідальний за виконання стрільб/робіт продовжує діяльність з ВПП тільки після повторного отримання умов від _____ центру ОНР та дозволу від посадової особи органу ОНР (відомчого органу УНР).

14. Відповідальність за організацію прямого гучномовного та/або прямого телефонного зв'язку між відповідальним за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт _____ та органом ОНР (відомчим органом УНР) покладається на керівника установи (організації, військової частини), яка здійснює діяльність з ВПП.

Примітки:

1. Під час визначення часових інтервалів щодо надання вказівки про припинення діяльності з ВПП на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт відповідно до пунктів 8 та 9 розділу III цієї Інструкції враховується розташування полігонів/військових стрільбищ/районів вибухових робіт відносно аеродрому, встановлених схем прибуття/заходження на посадку та вильоту для різних магнітних курсів зльоту/посадки аеродрому тощо, але зазначені часові інтервали повинні забезпечити припинення діяльності не менше ніж за 15 хв до входу ПС до району полігону/військового стрільбища (району вибухових робіт) з урахуванням розташування буферів.

Продовження додатка 10

2. Під час визначення порядку ведення зв'язку в процесі взаємодії відповідно до цієї Інструкції зазначаються телефонні номери посадових осіб органів ОПР (відомчого органу УПР) та відповідальних за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт.

3. Замість rischi (_____) зазначається відповідна назва центру ОрПР, аеродрому або полігону/військового стрільбища/району вибухових робіт.

4. Відповідальною посадовою особою за виконання стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/у районі вибухових робіт та посадовою особою органу ОПР (відомчого органу УПР) слід зазначати конкретну посадову особу з урахуванням умов та обставин.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 11
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 9 розділу VII)

ТИПОВИЙ ПОРЯДОК
організації використання повітряного простору
в межах CTR, TMA, AFIZ, ATCZ, ATCA

I. Загальні вимоги

1. Для провадження діяльності з ВПП на аеродромах (вертодромах, ЗПМ, пунктах запуску аеростатів), полігонах/військових стрільбищах/в районах вибухових робіт, які розташовані в межах CTR, TMA, AFIZ, ATCZ, ATCA та діяльність з ВПП на/в яких здійснює взаємний вплив, зокрема впливає на рух ПС за встановленими маршрутами для прильоту та вильоту ПС, користувач повітряного простору повинен мати:

1) залежно від виду діяльності з ВПП, яка проводиться користувачем, – Інструкцію з виконання польотів аеродрому (вертодрому, ЗПМ, пункту запуску аеростатів) або Інструкцію з ВПП полігону/військового стрільбища, кар'єру, розроблену, погоджену та затверджену згідно з вимогами Авіаційних правил України "Правила використання повітряного простору України" та Авіаційних правил України "Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією";

2) Інструкцію щодо взаємодії між органом ОПР та відомчим органом УПР на близько розташованих аеродромах цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких здійснює взаємний вплив або польоти на яких здійснюються в спільному повітряному просторі;

3) Інструкцію щодо взаємодії між органом ОПР (відомчим органом УПР) та:

відповідальною посадовою особою цивільного аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або відповідальним за проведення стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт під час провадження відповідного виду діяльності в межах CTR, TMA, AFIZ відповідного аеродрому (аеродромів);

4) оперативний електрозв'язок з документуванням переговорів для організації взаємодії з відповідним центром ОрПП, органом ОПР, який забезпечує ОПР у відповідному CTR, TMA або AFIZ, відомчим органом УПР, який забезпечує УПР у відповідному ATCZ та ATCA, органами управління ЗС України відповідно до вимог Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України”.

2. Інструкції щодо взаємодії між органом ОПР (відомчим органом УПР) та відповідальною посадовою особою цивільного аеродрому (ЗПМ, вертодроми, пункту запуску аеростатів) або відповідальним за проведення стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт повинні бути розроблені на підставі типових інструкцій, наведених в додатках 8 та 9 до цих Авіаційних правил.

3. Інструкції щодо взаємодії між органами ОПР та відомчими органами УПР близько розташованих аеродромів цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких здійснює взаємний вплив або польоти на яких здійснюються в спільному повітряному просторі, розробляються відповідними посадовими особами служби ОПР і авіаційної частини та затверджуються директорами РСП і командирами авіаційних частин.

Інструкції повинні передбачати процедури координації під час планування та виконання одночасних польотів, зокрема в спільному повітряному просторі.

4. За умов відсутності оперативного електрозв'язку між органом ОПР та відомчим органом УПР одночасні польоти на близько розташованих аеродромах цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких здійснює взаємний вплив або польоти на яких здійснюються в спільному повітряному просторі, не виконуються. У цьому випадку порядок виконання польотів регулюється відповідним центром ОрПР згідно з державними пріоритетами у ВПП.

За умов відсутності оперативного електрозв'язку між органом ОПР (відомчим органом УПР) та відповідальною посадовою особою цивільного аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або відповідальним за проведення стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт ВПП на них забороняється.

5. Основні вимоги щодо взаємодії при провадженні діяльності з ВПП в межах СТР, ТМА, AFIZ, ATCZ, ATCA включаються до робочих інструкцій відповідних органів ОПР, робочих документів відомчих органів УПР, відповідальних посадових осіб аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або відповідальних за проведення стрільб/робіт на полігоні/військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт.

II. Організація планування ВПП при провадженні відповідного виду діяльності

1. Планування діяльності з ВПП здійснюється користувачами з урахуванням чинної структури повітряного простору, опублікованої в об'єднаному пакеті аеронавігаційної інформації та зазначеної в Інструкції з виконання польотів аеродрому (вертодрому, ЗПМ, пункту запуску аеростатів) або Інструкції з ВПП полігону/військового стрільбища, кар'єру.

2. Подання заявок на ВПП здійснюється користувачем згідно з вимогами Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України”.

3. Планування, координація та регулювання ВПП здійснюються Украероцентром та відповідним центром ОрПР відповідно до їх компетенції згідно з державними пріоритетами у ВПП за принципами гнучкого ВПП та з урахуванням наявного рівня оперативної взаємодії між відповідним органом ОПР, який забезпечує ОПР у відповідному СТР, ТМА або AFIZ, відомчим органом УПР, який забезпечує УПР у відповідному АТСЗ, АТСА, та відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або відповідальною посадовою особою за проведення робіт на полігоні/ військовому стрільбищі/ в районі вибухових робіт.

4. Украероцентр та відповідний центр ОрПР на підставі отриманих заявок на ВПП проводять аналіз та координацію ВПП, приймають рішення щодо надання дозволу на ВПП з метою забезпечення провадження відповідного виду діяльності з урахуванням вимог безпеки та ефективності ВПП.

Опрацьовані заявки на ВПП включаються до Плану використання повітряного простору, що є оформленням дозволу або заборони на ВПП.

План ВПП надається Украероцентром до центрів ОрПР, органів управління ЗС України, органів ОПР, відомчих органів УПР, на аеродроми та до аеропортів, а також до відповідних користувачів і заінтересованих органів та організацій (за їх запитом) каналами зв'язку та/або мережами передачі даних в частині, що їх стосується.

5. З метою забезпечення ефективного планування НТП на аеродромі (ЗПМ, вертодромі), у тому числі на аеродромі державної авіації, напередодні дня польотів відповідальна посадова особа виконує запит інформації в органу ОПР, який забезпечує ОПР у відповідному СТР, ТМА або AFIZ щодо плану

прильоту/вильоту ПС як GAT, або у відомчого органу УПР, який забезпечує УПР у відповідному ATCZ, ATCA щодо плану прильоту/вильоту ПС як OAT.

Планування польотів на аеродромі (ЗПМ, вертодромі, пункті запуску аеростатів), у тому числі на аеродромі державної авіації, здійснюється користувачем з урахуванням отриманого плану.

6. Запит дозволу та умові ВПП здійснюється користувачами відповідно до вимог Положення про використання повітряного простору України та Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України”.

Під час запиту умов ВПП користувач доповідає центру ОрПР про наявність оперативного електрозв’язку між органом ОПР, який забезпечує ОПР у відповідному STR, TMA або AFIZ (відомчим органом УПР, який забезпечує УПР у відповідному ATCZ, ATCA) та відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або посадовою особою, відповідальною за проведення стрільб/робіт на полігоні/ військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт.

7. Дозвіл та умові ВПП надаються центром ОрПР за запитом користувача згідно з вимогами Положення про використання повітряного простору України та Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України” з урахуванням можливості оперативної взаємодії відповідно до затвердженої Інструкції щодо взаємодії.

III. Організація взаємодії при виконанні одночасних польотів ПС на близько розташованих аеродромах цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких здійснює взаємний вплив або польоти на яких здійснюються в спільному повітряному просторі

1. Старшим координуючим органом з питань регулювання ВПП при використанні близько розташованих аеродромів цивільної та державної авіації, виконання польотів на яких здійснює взаємний вплив або польоти на яких здійснюються в спільному повітряному просторі, є відповідний центр ОрПР.

2. На етапі передпольотної підготовки державної авіації відомчий орган УПР інформує орган ОПР щодо навчально-тренувальних польотів та інших польотів державних ПС.

Орган ОПР надає інформацію щодо польотів ПС як GAT на період проведення польотів державних ПС, звертає увагу на найбільш завантажені періоди часу, інформує щодо наявності та часу прибуття ПС, які виконують літерні та підконтрольні рейси.

Відомчий орган УПР та орган ОПР узгоджують особливості виконання польотів з урахуванням повітряного руху та прогнозованої метеорологічної обстановки.

3. Відомчий орган УПР здійснює інформування органу ОПР про початок польотів або про їх скасування, перенесення, перерву в них тощо.

4. Під час виконання одночасних польотів відомчий орган УПР та орган ОПР здійснюють тісну взаємодію з питань забезпечення безпеки, економічності й регулярності польотів відповідно до узгодженого плану польотів, враховуючи державні пріоритети у ВПП України, вимоги нормативно – правових актів у галузі цивільної та державної авіації, та безпосередній обмін інформацією з метою вирішення специфічних (конфліктних) ситуацій стосовно повітряного руху.

Така інформація повинна включати відомості щодо поточних польотних даних, місця знаходження, висоти польоту ПС та намірів стосовно їх подальшого польоту.

5. При вильоті/прильоті ПС за встановленими маршрутами, на які впливають польоти в спеціально встановлених зонах або за спеціально встановленими маршрутами державної авіації, орган ОПР заздалегідь інформує відомчий орган УПР щодо розрахункового часу зльоту/посадки, типу ПС, стандартного маршруту та висоти польоту.

6. Відомчий орган УПР вживає заходів щодо звільнення повітряного простору за встановленим маршрутом для вильоту/прильоту шляхом забезпечення інтервалів ешелонування ПС ОАТ від ПС ГАТ, не менших за мінімальні, або призупиняє польоти у відповідній зоні/за маршрутом, про що інформує орган ОПР.

7. Після отримання інформації від відомчого органу УПР про звільнення повітряного простору або призупинення діяльності орган ОПР, що здійснює диспетчерське обслуговування, дозволяє політ екіпажу ПС за встановленим маршрутом для вильоту/прильоту.

При отриманні такої інформації від відомчого органу УПР орган AFIS інформує про це екіпаж ПС для прийняття рішення екіпажем щодо подальшого польоту.

8. Відомчий орган УПР та орган ОПР несуть відповідальність за дотримання умов, визначених спільно, для забезпечення польоту ПС ГАТ за узгодженим маршрутом для вильоту/прильоту. Відповідальність за ешелонування державних ПС, які виконують польоти в межах спеціально встановленої зони або за спеціально встановленими маршрутами державної авіації, від ПС ГАТ, які виконують політ за узгодженим маршрутом для вильоту/прильоту, покладається на відомчий орган УПР.

9. При звільненні повітряного простору або призупиненні польотів у спеціально встановленій зоні для забезпечення польоту ПС за визначеним маршрутом для вильоту/прильоту повинні забезпечуватися мінімуми ешелонування згідно з вимогами глави XII “Ешелонування” Авіаційних правил України “Загальні правила польотів у повітряному просторі України” з урахуванням розташування спеціально встановлених зон та маршрутів ДА відносно аеродрому, встановлених схем прибуття/заходження на посадку та вильоту для різних магнітних курсів зльоту/посадки аеродрому, наявності радіолокаційного контролю за польотами державних ПС тощо.

Конкретні інтервали ешелонування, а також рекомендації щодо виконання вимог підпунктів 2, 3 та 4. цього розділу, зазначаються в Інструкції щодо взаємодії.

10. У разі виникнення аварійного стану на борту ПС орган ОПР та відомчий орган УПР надають необхідну допомогу екіпажу ПС, діють відповідно до своїх посадових та робочих інструкцій, здійснюють взаємне інформування щодо повітряного руху з метою забезпечення безпечних інтервалів ешелонування між ПС.

IV. Організація взаємодії при провадженні діяльності з ВПП на цивільних аеродромах (вертодромах, ЗПМ, пунктах запуску аеростатів), полігонах/військових стрільбищах/в районах проведення вибухових робіт в межах CTR, TMA, AFIZ, ATCZ та ATCA

1. Старшим координуючим органом з питань регулювання ВПП при провадженні відповідного виду діяльності з ВПП на цивільних аеродромах (вертодромах, ЗПМ, пунктах запуску аеростатів), полігонах/військових стрільбищах/в районах вибухових робіт в межах відповідного CTR, TMA або

AFIZ, ATCZ та ATCA є центр ОрПР, в районі відповідальності якого знаходяться зазначені елементи повітряного простору.

2. Відповідальна посадова особа аеродрому (ЗПМ, вертодрому, пункту запуску аеростатів) або відповідальна особа за проведення стрільб/робіт на полігоні/ військовому стрільбищі/в районі вибухових робіт до запланованого початку діяльності з ВПП інформує орган ОПР (відомчий орган УПР) про заплановану діяльність відповідно до вимог Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України” та узгоджує з ним порядок її провадження.

Орган ОПР (відомчий орган УПР) інформує зазначену вище відповідальну посадову особу про очікувану повітряну обстановку на період провадження діяльності.

3. Відповідальна посадова особа здійснює інформування органу ОПР (відомчого органу УПР) про готовність до початку провадження діяльності або про її скасування, перенесення тощо відповідно до вимог Авіаційних правил України “Правила використання повітряного простору України”.

Орган ОПР (відомчий орган УПР) безпосередньо встановлює або змінює час початку/припинення діяльності з ВПП з урахуванням наявного або прогнозованого повітряного руху відповідно до державних пріоритетів у ВПП України.

4. Управління польотами ПС у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами організовується відповідальною посадовою особою аеродрому (ЗПМ, вертодрому) при безпосередній взаємодії з органом ОПР (відомчим органом УПР).

5. Орган ОНР може забезпечувати обслуговування повітряного руху ПС, за винятком НТП, що виконують польоти в межах відповідного AFIZ, CTR або ТМА поза межами спеціально встановлених зон та маршрутів, за правилами, що передбачені для GAT.

Порядок ОНР зазначається в Інструкції з виконання польотів аеродрому (вертодрому, ЗПМ, пункту запуску аеростатів), Інструкції щодо взаємодії, робочій інструкції органу ОНР та (за необхідності) робочих документах відомчого органу УНР, відповідальної посадової особи аеродрому (вертодрому, ЗПМ, пункту запуску аеростатів).

6. При вильоті/прильоті ПС з/на аеродромів(и) за встановленими маршрутами, на які впливає діяльність з ВПП в спеціально встановлених зонах та R-зонах, орган ОНР (відомчий орган УНР) заздалегідь надає вказівку на обмеження або заборону польотів (діяльності з ВПП) посадовій особі, яка відповідає за провадження діяльності з ВПП.

Посадова особа, яка відповідає за виконання польотів на аеродромі (ЗПМ, вертодромі, пункті запуску аеростатів) або у спеціально встановленій зоні, забезпечує звільнення повітряного простору за маршрутом прильоту/вильоту ПС з урахуванням безпечних інтервалів ешелонування.

Посадова особа, відповідальна за провадження діяльності в R-зоні, призупиняє провадження відповідної діяльності з ВПП.

Після отримання інформації від відповідальної посадової особи щодо звільнення повітряного простору або призупинення діяльності з ВПП орган AFIS інформує про це екіпаж ПС, орган ОНР, що здійснює диспетчерське обслуговування (відомчий орган УНР, що здійснює УНР), дозволяє політ екіпажу ПС за встановленим маршрутом для прильоту / вильоту на/з аеродрому.

7. При визначенні термінів для надання вказівки на звільнення зазначеного вище повітряного простору враховуються розташування спеціально встановлених зон та R-зон відносно аеродрому, встановлених схем

Продовження додатка 11

прибуття/заходження на посадку та вильоту для різних магнітних курсів зльоту/посадки аеродрому тощо. Зазначені терміни повинні забезпечити звільнення повітряного простору з урахуванням безпечних інтервалів ешелонування не менше ніж за 10 хв до входу ПС до повітряного простору спеціально встановлених зон та не менше ніж за 15 хв до входу ПС до повітряного простору R-зони з урахуванням буферних зон, встановлених навколо згаданих зон. Зазначені терміни, а також рекомендації щодо виконання вимог пунктів 2 та 3 цього розділу, зазначаються в Інструкції щодо взаємодії.

8. У разі виникнення непередбаченої загрози безпеці повітряного руху орган ОПР або відомчий орган УПР має право надати вказівку про термінове припинення проведення користувачами діяльності з ВПП. У такому випадку користувач повітряного простору повинен негайно припинити діяльність та доповісти про зазначене органу ОПР або відомчому органу УПР.

Продовження діяльності з ВПП, яка припинялася, здійснюється тільки після отримання користувачем повітряного простору уточнених умов ВПП та повторного дозволу від органу ОПР або відомчого органу УПР.

V. Прикінцеві положення

Цей Типовий порядок застосовується для розробки порядку взаємодії між органами ОПР, відомчими органами УПР та користувачами повітряного простору при плануванні, координації та провадженні діяльності з ВПП в межах CTR, TMA, AFIZ, ATCZ та ATCA.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України


А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України


М. КУШНІРУК

Додаток 12
до Авіаційних правил України
«Правила використання повітряного
простору України»
(пункт 15 розділу X)

Зразок типового запиту
на встановлення обмеження ВПП під час провадження відповідного виду
діяльності

Для забезпечення безпеки польотів ПС під час проведення військових навчань 12 (резерв – 13) серпня 2018 року прошу встановити обмеження ВПП:

встановити обмеження ВПП для діяльності, що запланована у наступних межах:

горизонтальні межі: 495010N 0290630E, 504500N 0300500E, 502523N 0303752E, 493200N 0300000E, 495010N 0290630E;

вертикальні межі: від SFC до FL 230 (7000 м).

Запланований час початку і закінчення діяльності:

12 (резерв – 13) серпня 2018 року з 11:00 до 19:00 UTC.

Запланована діяльність: військові навчання з практичним застосуванням засобів ураження.

Обмежити діяльність, пов'язану з ВПП, для інших користувачів повітряного простору у визначеному районі.

Обмеження не поширюється на ПС, які задіяні у навчаннях (перелік ПС);

встановити обмеження ВПП для польотів груп ПС, що заплановані в наступних межах:

смуга ± 20 км від осі маршруту: Озерне (500940N 0284426E) – Вигнанка (495100N 0273700E) – Вишнівка (491240N 0294426E) – геоточка (495800N 0291624E).

Вертикальні межі: від SFC до висоти 1500 м AMSL.

Запланований час початку і закінчення діяльності: з 09:20 до 09:50 UTC;
смуга ± 20 км від осі маршруту: геоточка (495800N 0291624E) – Григорівка (502300N 0275600E) – Великий Поділ (504240N 0274426E) – Старокостянтинів (494508N 0271618E).

Вертикальні межі: 1500 м AMSL – FL 130 (3950 м).

Запланований час початку і закінчення діяльності: з 09:40 до 10:20 UTC.

Прошу обмежити діяльність, пов'язану з ВПП, для інших користувачів повітряного простору.

Обмеження не поширюється на ПС, які задіяні у навчаннях (*перелік ПС*).

Додаткова інформація:

код розпізнавання вимкнено від зльоту до посадки;

постановка активних та пасивних перешкод не виконується;

Обмеження не доводити до відома органів управління Повітряних Сил ЗС України (*перелік*).

Запит розробив _____

Запит

на встановлення (активацію) зони обмеження польотів, небезпечної зони,
які забезпечуються виданням NOTAM

1. Адресний рядок.
2. Вид діяльності.
3. Ідентифікатор зони відповідно до AIP або географічні координати меж зони.

4. Дата, час початку та закінчення діяльності (UTC).
5. Максимальна висота стрільб, пусків ракет, вибухів (з урахуванням рикошету, розльоту уламків, дії ударної хвилі), польотів ПС (у тому числі безпілотних).
6. Додаткова інформація.

Запит розробив _____

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України



А. ЗАДОРОЖНЯ

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України



М. КУШНІРУК