



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, тел./факс: (044) 351-56-92, тел. (044) 351-54-01

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: www.avia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

Державіаслужба за результатами розгляду рішення про відмову в погодженні проекту регуляторного акта від 23.10.2021 № 508 надсилає доопрацьований проект наказу Державної авіаційної служби України «Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», який розроблено з метою приведення нормативно-правових актів з питань організації використання повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладено на Україну, у відповідність із вимогами та документів Європейської організації з безпеки аеронавігації стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (додається).

- Додатки: 1. Проект наказу на 3 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 24 арк. в 1 прим.
3. Проект авіаційних правил на 907 арк. в 1 прим.

В.о. Голови

Сергій КОРШУК



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

**Про затвердження Авіаційних
правил України «Організація
повітряного руху»**

Відповідно до вимог частин першої, другої статті 4, пункту 3 частини першої, пункту 1 частини другої статті 5, статті 11, пункту 4 частини другої статті 23 Повітряного кодексу України та з метою адаптації нормативно-правових актів України у галузі цивільної авіації до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, встановлення загальних правил та процедур організації та надання обслуговування повітряного руху цивільної авіації **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», що додаються.

2. Управлінню аеронавігації (Задорожня А.О.) забезпечити в установленому законодавством порядку:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Державіаслужби.

014361

3. Внести до Авіаційних правил України «Правила організації потоків повітряного руху», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2016 року № 567, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12 жовтня 2016 року за № 1354/29484 такі зміни:

1) абзац перший пункту 2 розділу IV викласти в такій редакції:

«2. Повідомлення щодо ATFM, які надсилаються НМОС до органів ОПР та експлуатантів, повідомлення щодо ATFM, які надсилаються органами ОПР та експлуатантами до НМОС, структуру та формат полів цих повідомлень визначено чинним керівництвом Network Operations HANDBOOK ЄВРОКОНТРОЛЮ.»;

2) пункт 5 розділу V викласти в такій редакції:

«5. Особливості надання планів польотів відповідно до вимог ATFM визначаються відповідно до вимог чинних нормативно-правових актів та публікуються в AIP України.»;

3) пункт 1 розділу VIII викласти в такій редакції:

«1. Державіаслужба забезпечує нагляд за безпекою польотів під час діяльності з ATFM відповідно до вимог чинних нормативно-правових актів.»;

4) у розділі IX:

пункт 4 викласти в такій редакції:

«4. У разі якщо щорічна кількість звільнених від заходів ATFCM польотів перевищує 0,6% від загальної кількості вильотів ПС, Державіаслужба, на підставі отриманої від НМОС детальної інформації щодо таких польотів, аналізує, взаємодіє з відповідними експлуатантами та інформує, за необхідності, ЄВРОКОНТРОЛЬ щодо обґрунтування наданих статусів

звільнення від заходів АТFCM та заходів по дотриманню у подальшому відносної кількості звільнених від заходів АТFCM польотів.»;

пункт 6 викласти в такій редакції:

«6. З метою підвищення рівня дотримання заходів АТFCM на підставі отриманої інформації від ЄВРОКОНТРОЛЮ, провайдерів АНО та експлуатантів Державіаслужба здійснює щорічний аналіз стану дотримання заходів АТFCM, та інформує щодо його результатів шляхом оприлюднення.»;

5) у таблиці 7 додатку:

у графі «Максимальне вікно» рядка «DTW (рейс не тримав СТОТ)» цифру «-30» замінити цифрою «-15»;

у графі «Максимальне вікно» рядка «STW (рейс отримав СТОТ)» цифру «30» замінити цифрою «-15».

4. Визнати такими, що втратили чинність:

наказ Міністерства транспорту України від 10 червня 2004 року № 486 «Про затвердження Правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 06 липня 2004 року за № 844/9443 (із змінами);

наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2010 року № 383 «Про затвердження Правил обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2010 року за № 979/18274;

наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 вересня 2010 року № 714 «Про затвердження Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 05 листопада 2010 року за № 1045/18340;

наказ Міністерства інфраструктури України від 07 листопада 2011 року № 521 «Про затвердження Правил обслуговування повітряного руху з

використанням систем спостереження», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 грудня 2011 року за № 1382/20120;

наказ Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2012 року № 277 «Про затвердження Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270.

5. Цей наказ набирає чинності через шість місяців з дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

Наказ

Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху»

Начальник управління
аеронавігації

Аліна ЗАДОРЖНЯ

ПОГОДЖЕНО:

Перший заступник Голови

Сергій КОРШУК

Начальник управління
виконання польотів

Едуард ДЬОМІН

Начальник відділу- державний інспектор
з авіаційного нагляду за безпекою авіації
відділу нагляду за діяльністю експлуатанта
аеродрому управління
аеродромів та аеропортів

Леся ГРИГОР'ЄВА

Начальник управління
сертифікації типу авіаційної техніки

Сергій ГРЕЗІН

Начальник управління
підтримання льотної придатності

Володимир ОВЧИННІКОВ

Начальник управління регіональних інспекцій

Олексій ЮНЬКОВ

Начальник відділу управління ризиками

Андрій СТЕЦЬКО

Начальник юридичного управління

наказ підписав керівник державної авіаційної служби України

Віктор АВДЕСВ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

№ _____

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ
«ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо забезпечення обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) шляхом організації повітряного руху та застосування визначених операційних процедур у повітряному просторі України та на цивільних аеродромах (аеродромах спільного використання) України.

2. Вимоги цих Авіаційних правил базуються на Правилах аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» Міжнародної організації цивільної авіації (Doc 4444 «Air Traffic Management» ІСАО), застосовуються разом з вимогами Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522 (далі – АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»), доповнюють та роз'яснюють вимоги щодо ОПР, зазначені у Авіаційних правилах України «Обслуговування повітряного руху», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698 (далі – АПУ «Обслуговування повітряного руху»).

3. Вимоги цих Авіаційних правил поширюються на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виконанням польотів та ОПР у класифікованому повітряному просторі України та на цивільних аеродромах (аеродромах спільного використання) України, і є обов'язковими для виконання.

4. Операційні процедури ОПР над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними угодами покладена на Україну, здійснюють відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІСАО.

5. Процедури зазначені у цих Авіаційних правилах не звільняють пілотів від забезпечення безпеки польотів при виданні органами ОПР будь-яких диспетчерських дозволів.

6. Вимоги цих Авіаційних правил не поширюються на:
польоти, які виконують як операційний повітряний рух;
відомчі органи управління повітряним рухом, які не здійснюють ОПР загального повітряного руху.

7. У цих Авіаційних правилах термін «обслуговування» використовують як абстрактний іменник для позначення функцій або видів обслуговування, що надаються. Термін «орган» використовують для позначення колективу людей, який забезпечує надання обслуговування, інші терміни вживаються в таких значеннях:

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

абсолютна висота переходу (transition altitude) – абсолютна висота, на якій або нижче якої положення ПС у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

абсолютна висота прийняття рішення або відносна висота прийняття рішення (decision altitude (DA) or decision height (DH)) – абсолютна або відносна висота, встановлена для точного заходу на посадку або заходу на посадку з вертикальним наведенням, на якій має бути розпочато процедуру невдалого заходження на посадку за відсутності надійного візуального контакту з орієнтирами або ЗПС. DA обчислюють відносно середнього рівня моря, а DH – відносно перевищення порога ЗПС. Надійний візуальний контакт означає, що частина візуальних орієнтирів або зони заходження на посадку перебувають у полі зору пілота протягом часу, достатнього для оцінки ним положення ПС та корекції положення ПС відносно номінальної

траєкторії польоту. Надійний візуальний контакт для заходження на посадку за III категорією ILS з використанням ДН означає виконання процедур, встановлених для конкретних правил та умов польоту. Для зручності, коли використовують обидва вислови, їх зазначають як «decision altitude/height» та скорочують як «DA/H»;

абсолютна висота прольоту перешкод або відносна висота прольоту перешкод (obstacle clearance altitude (OCA) or obstacle clearance height (OCH)) – мінімальна абсолютна або відносна висота над рівнем порога ЗПС або, у відповідних випадках, над перевищенням аеродрому, яка використовується для забезпечення дотримання відповідних критеріїв прольоту перешкод. OCA обчислюють відносно середнього рівня моря, а OCH – відносно перевищення порога ЗПС. Для неточного заходження на посадку OCH обчислюють відносно перевищення аеродрому або відносно перевищення порога ЗПС, якщо перевищення порога ЗПС нижче за перевищення аеродрому більше ніж на 2 м (7 ft). Для заходження на посадку з кола OCH обчислюють відносно перевищення аеродрому. Для зручності, коли використовують обидва вислови, їх зазначають як «obstacle clearance altitude/height» та скорочують, як «OCA/H»;

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

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

аварійно-рятувальна команда (rescue unit) – нештатне формування, що створюється та функціонує на аеродромі, має спеціальну підготовку і оснащено засобами, устаткуванням і обладнанням для швидкого та ефективного проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт;

авіаційна станція (aeronautical station) – наземна станція аеронавігаційного мобільного обслуговування. В окремих випадках

авіаційна станція може бути встановлена на борту морського судна або на платформі в морі;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (ATIS) — автоматичне надання поточної встановленої інформації для ПС, що вилітають чи прибувають протягом доби чи у визначений період часу;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних (далі – D-ATIS) – надання ATIS по лінії передачі даних;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою авіаційного електровз'язку (далі – Voice-ATIS) – надання ATIS шляхом розповсюдження постійних та повторюваних мовних повідомлень;

адреса підключення (logon address) – визначений код, що використовується для підключення лінії передачі даних до органу ОНР;

адреса повітряного судна (aircraft address) – індивідуальна комбінація, що складається з 24 бітів, яка надається ПС з метою забезпечення двостороннього зв'язку «повітря-земля», навігації та спостереження або небортовому прийомовідповідачу режиму S, що встановлюється на псевдоповітряному судні;

азимут (azimuth) – горизонтальний напрямок від точки розташування навігаційного засобу, засобу спостереження чи будь-якого іншого об'єкту на ПС чи будь-який інший об'єкт, виражений в градусах від напрямку на північ (дійсного, магнітного або умовного) за годинниковою стрілкою;

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

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

аеродромне коло польотів (aerodrome traffic circuit) – встановлена траєкторія, якої повинні дотримуватися ПС, які виконують польоти навколо аеродрому;

аеродромний рух (aerodrome traffic) – увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх ПС навколо аеродрому. Вважається, що ПС виконує польоти навколо аеродрому, коли воно входить до аеродромного кола польотів, виходить із нього або перебуває в його межах;

аеронавігаційне мобільне обслуговування (aeronautical mobile service) (RR S1.32) – обслуговування мобільним електрозв'язком між авіаційною станцією та бортовою станцією або між бортовими станціями, до якого можуть входити станції рятувальних засобів. До аеронавігаційного мобільного обслуговування можуть також входити станції аварійних радіомаяків позначення місцезнаходження, які працюють на частотах, призначених для повідомлень про аварійний стан та аварійних повідомлень;

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

аспекти людського фактора (human factors principles) – принципи, що застосовуються у процесі проектування, сертифікації, підготовки кадрів, технічного обслуговування та експлуатаційної діяльності в авіації для забезпечення оптимальної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи з урахуванням можливостей та потреб людини;

багатопозиційна система спостереження (multilateration system – MLAT) – група обладнання, в конфігурації, що надає можливість визначення місця знаходження за допомогою сигналів прийомовідповідача ВОРЛ (відповіді або сквіттери) із застосуванням, головним чином, методу вимірювання різниці часу отримання сигналу (time difference of arrival – TDOA). Додаткова інформація, зокрема ідентифікація ПС, може бути отримана з прийнятого сигналу;

барометрична висота (pressure-altitude) – атмосферний тиск, виражений у величинах абсолютної висоти, що відповідає цьому тиску за стандартною атмосферою;

безпілотний некерований аеростат (unmanned free balloon) – безпілотне ПС, яке легше за повітря, не обладнане силовою установкою та перебуває у вільному польоті. Безпілотні некеровані аеростати класифікуються як важкі, середні або легкі відповідно до специфікацій, викладених у додаванні 5 додатка 2 «Rules of Air» ICAO;

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

бортова станція (aircraft station) – мобільна станція аеронавігаційного мобільного обслуговування, інша, ніж станція аварійного зв'язку, розташована на борту ПС;

буквено-цифрові символи (alphanumeric characters) – загальний термін для букв та чисел (цифр);

вибірковий виклик (selective call – SELCAL) – процедура мовного радіозв'язку при якій мовний виклик ПС замінено на передачу призначених для визначеного ПС кодованих звуків, які передають такому ПС каналами мовного зв'язку. Окремий вибірковий виклик складається з комбінації чотирьох попередньо обраних звуків, передача яких займає приблизно 2 с. При отриманні призначеного для ПС звукового коду (код SELCAL) у кабіні пілотів активується система виклику у вигляді світлових або звукових сигналів;

видимість (visibility) – видимість з авіаційною метою є найбільша з таких величин:

найбільша відстань, на якій чорний об'єкт прийнятних розмірів, розташований біля поверхні землі, можна побачити та розпізнати за умови його спостереження на світлому фоні;

найбільша відстань, на якій вогні силою світла приблизно 1000 кд можна побачити та ідентифікувати на неосвітленому фоні.

Ці дві відстані мають різні значення в повітрі із заданим коефіцієнтом поглинання:

перше значення представлено метеорологічною оптичною дальністю видимості (MOR);

друге значення залежить від освітленості фону.

Визначення застосовується до спостережень за видимістю в місцевих регулярних і спеціальних зведеннях, до спостережень за переважаючою і мінімальною видимістю, зазначеними в METAR і SPECI;

видимість поблизу землі (ground visibility) – видимість на аеродромі, яка повідомляється уповноваженим спостерігачем або автоматичними системами;

видимість у польоті (flight visibility) – видимість з кабіни пілота ПС у напрямку польоту;

виконання заходження на посадку за приладами (instrument approach operations) – заходження на посадку та посадка з використанням засобів навігаційного наведення та застосування процедури заходження на посадку за приладами. Існує два методи виконання заходження на посадку за приладами:

двовимірний (2D) – виконання заходження на посадку за приладами з використанням тільки бічного навігаційного наведення;

тривимірний (3D) – виконання заходження на посадку за приладами з використанням бічного та вертикального навігаційного наведення;

Бічне та вертикальне навігаційне наведення виконується за допомогою:

наземних навігаційних засобів;

згенерованих бортовим комп'ютером навігаційних даних, джерелом яких є наземні, космічні або такі, що розташовані на борту ПС навігаційні засоби або їх комбінація;

висота нижньої межі хмар (ceiling) – відстань по вертикалі між поверхнею суші або води та нижньою межею найнижчого шару хмар, що знаходяться нижче 6 000 м (20 000 ft) та покривають більше половини неба;

висхідна лінія зв'язку (uplink) – канал лінії передачі даних CPDLC від авіаційної до бортової станції;

відмітка ПОРЛ (PSR blip) – візуальна індикація у несимволічній формі на дисплеї повітряної обстановки місцезнаходження ПС, отриманого за допомогою первинного локатора;

відносна висота (height) – відстань по вертикалі, що вимірюється від зазначеної бази до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

відповідь ВОРЛ (SSR response) – візуальне відображення у несимволічній формі на дисплеї повітряної обстановки сигналу від прийомовідповідача ВОРЛ у відповідь на запит;

відстань ІТР (ITP distance) – відстань між ПС ІТР та іншим «контрольним» ПС, що визначається:

для ПС на тому ж самому треку – як різниця у відстані до обрахованої загальної точки вздовж проекції лінії шляху кожного ПС;

для ПС на паралельних треках – як відстань що вимірюється від розрахункової точки місця знаходження вздовж лінії шляху одного ПС до точки, що розташована на траверзі розрахункової точки місця знаходження іншого ПС;

«контрольне» ПС – один чи два ПС, що передають дані ADS-B, які відповідають вимогам, зазначеним у главі 12 розділу V цих Авіаційних правил, та про які ПС ІТР інформує орган ОПП в запиті на процедуру In-Trail.

візуальне заходження на посадку (visual approach) – заходження на посадку під час польоту за ППП, коли частина або вся процедура

заходження за приладами не витримується, або після наведення, заходження на посадку виконується візуально за наземними орієнтирами;

візуальні метеорологічні умови (visual meteorological conditions – VMC) – метеорологічні умови, виражені у значеннях видимості, відстані від хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим мінімумам або перевищують їх. Мінімуми встановлені додатком 3 АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»;

вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar (SSR)) – радіолокаційна система спостереження, яка використовує передавачі/приймачі (запитувачі) та прийомовідповідачі;

вторинний радіолокатор (secondary radar) – система радіолокації, де радіосигнал переданий радіолокатором ініціює передачу радіосигналу іншої станції;

глісада (glide path) – профіль зниження, встановлений для вертикального наведення на кінцевому етапі заходження на посадку;

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

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

дискретний код (discrete code) – чотиризначний код ВОРЛ, у якому останні дві цифри не є «00»;

диспетчерська вказівка (air traffic control instruction) – директивна вказівка видана диспетчером УПР пілотові з метою виконання ним конкретних дій;

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

диспетчерське обслуговування підходу (approach control service) – диспетчерське обслуговування контрольованих польотів ПС, що прибувають або вилітають;

диспетчерське обслуговування повітряного руху (air traffic control service) – обслуговування, що здійснюється з метою запобігання зіткнень між ПС та ПС з перешкодами в зоні маневрування, а також для прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський дозвіл (air traffic control clearance) – дозвіл ПС діяти відповідно до умов, установлених органом диспетчерського обслуговування. Для зручності термін «диспетчерський дозвіл» може скорочуватися до терміну «дозвіл» при використанні у відповідних контекстах; скорочений термін «дозвіл» може використовуватися з пояснювальними словами «на руління», «на зліт», «на виліт», «на політ за маршрутом», «на заходження на посадку» або «на посадку» тощо для позначення певного етапу польоту, якого стосується диспетчерський дозвіл;

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

диспетчерський район (control area) – контрольований повітряний простір, що простягається вгору від межі, установленної над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі;

диспетчер (air traffic officer) – загальна назва посадової особи органу ОПР, що забезпечує ПС будь-яким видом обслуговування повітряного руху;

диспетчер УПР (air traffic controller) – посадова особа органу ОПР, що здійснює диспетчерське обслуговування повітряного руху;

дисплей повітряної обстановки (situation display) – електронний дисплей, на який виведено інформацію з відображенням місцезнаходження та руху ПС та іншу необхідну інформацію;

додаток ІСАО (ICAO Annex) – додаток до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

домовленості щодо даних (data convention) – узгоджений набір правил, що регулює спосіб або послідовність, в якій змістовний набір даних може бути згрупований для передачі;

донесення з борту ПС (air report – AIREP) – донесення з борту ПС, що перебуває в польоті, складене відповідно до вимог стосовно повідомлення інформації про місцезнаходження, хід виконання польоту та/або метеорологічні умови;

експлуатант (operator) – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації ПС;

експлуатаційний стан (operational status) – категоризація ситуації застосування засобу чи обладнання за ступенем можливості їх експлуатації від повної операційної придатності до моменту призупинення використання;

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

елемент повідомлення, що містить вільний текст (free text message element) – частина повідомлення, яка не відповідає жодному стандартному елементу повідомлення, зазначених у цих АПУ;

ефект близькості землі (ground effect) – покращення аеродинамічних характеристик підйому внаслідок взаємодії земної поверхні з потоком повітря роторної системи, коли вертоліт або інше ПС з вертикальним злетом та посадкою (VTOL) виконує політ поблизу землі. Ефективність ротора збільшується ефектом близькості землі на висоту приблизно одного діаметра ротора для більшості вертольотів;

ешелон (рівень) переходу (transition level) – найнижчий ешелон польоту, що доступний для використання вище абсолютної висоти переходу;

ешелон (рівень) польоту (flight level) – поверхня постійного атмосферного тиску відносно бази тиску 1013,2 гПа (760 мм.рт.ст.), що віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску. Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

за встановлення тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;

за встановлення тиску за QFE показуватиме відносну висоту від зазначеної бази тиску QFE;

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

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

загальний повітряний рух (general air traffic) – польоти ПС, що виконують відповідно до вимог чинного законодавства України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО;

загальний розрахунковий закінчений час (total estimated elapsed time):

для польотів за правилами візуальних польотів – розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над аеродромом призначення;

для польотів за правилами польотів за приладами – розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над визначеною за навігаційними засобами заданою точкою, від якої починається процедура заходження на посадку за приладами, або за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, – до прольоту над аеродромом призначення;

залежні паралельні заходження на посадку (dependent parallel approaches) – одночасні заходження на посадку на паралельні або майже паралельні злітно-посадкові смуги, де встановлено мінімуми

радіолокаційного ешелонування між ПС на сусідніх подовжених центральних лініях ЗПС;

запасний аеродром (alternate aerodrome) – аеродром, до якого може прямувати ПС у разі, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому наміченої посадки або здійснити на ньому посадку, на якому є необхідні види та засоби обслуговування, які відповідають технічним характеристикам ПС та який перебуває у робочому стані в очікуваний час використання. До запасних аеродромів належать:

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

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

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

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

заходження на посадку за допомогою радіолокатора (radar approach) – заходження на посадку, у якому кінцевий етап виконується під керівництвом диспетчера за допомогою радіолокатора;

збірник аеронавігаційної інформації (Aeronautical Information Publication) – видана або санкціонована для видання уповноваженим органом з питань цивільної авіації публікація, яка містить довгострокову аеронавігаційну інформацію, яка має важливе значення для аеронавігації;

зв'язок, заснований на характеристиках (performance-based communication) – зв'язок, який базується на вимогах до експлуатаційних

характеристик, зазначених у специфікаціях, що застосовуються для забезпечення ОНР. Специфікація характеристик зв'язку містить вимоги до характеристик зв'язку, які застосовують до компонентів системи з точки зору забезпечення зв'язку та відповідного часу передачі даних, безперервності, доступності, цілісності, точності даних спостереження з огляду на безпеку польотів та функціональність, необхідних для виконання запланованого польоту в контексті концепції конкретного повітряного простору;

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

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

зональна навігація (area navigation) – метод навігації, який дозволяє ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів або в межах, визначених можливостями автономних засобів чи їх комбінації. Зональна навігація містить навігацію, засновану на характеристиках, а також інші види операцій, які не підпадають під визначення навігації, заснованої на характеристиках;

ідентифікація (identification) – ситуація, коли індикація місцезнаходження конкретного ПС спостерігається на дисплеї повітряної обстановки та з упевненістю ідентифікується;

ідентифікація повітряного судна (aircraft identification) – група буквено-цифрових символів, що є ідентичною позивному ПС або являє собою кодовий еквівалент його позивного для двостороннього зв'язку «повітря – земля», та яку використовують для розпізнавання ПС в мережі авіаційного наземного електров'язку ОНР;

індикація місцезнаходження (position indication) – візуальне відображення у несимволічній та/або символічній формі на дисплеї

повітряної обстановки місцезнаходження ПС, псевдоповітряного судна або іншого об'єкта;

інформація про рух (traffic information) – інформація, яку надає орган ОПР пілоту для того, щоб попередити його про інший повітряний рух, що є відомим або спостерігається і який може бути виявлено поблизу його місцезнаходження або наміченого маршруту польоту та допомогти пілоту уникнути зіткнення;

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

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

канал зв'язку «інтерпайлот» (interpilot communication channel) – канал двостороннього зв'язку «повітря – повітря» між бортовими станціями ПС на частоті 123,450 МГц, призначений для обміну необхідною оперативною інформацією та вирішення операційних проблем між пілотами в умовах відсутності ДВЧ електрозв'язку з авіаційними станціями;

кінцева смуга гальмування (stopway) – визначена підготовлена прямокутна ділянка земної поверхні, розташована в кінці наявної довжини розбігу, яка придатна для зупинки ПС у випадку перерваного зльоту;

кінцевий етап заходження на посадку (final approach) – частина процедури заходження на посадку за приладами, що починається у FAF або FAP, або, якщо зазначені точки не визначені, наприкінці виконання останнього розвороту на посадкову пряму за процедурами «procedure turn», «base turn» або «inbound turn of a racetrack», якщо такі процедури

передбачені, або в пункті виходу на кінцевий трек, що визначений процедурами заходження на посадку, та закінчується в точці навколо аеродрому, від якого може бути виконано посадку або має починатися процедура в разі невдалого заходження на посадку;

код вторинної оглядової радіолокації (code SSR) – номер, який призначений конкретному багатоімпульсному сигналу відповіді, що передається прийомовідповідачем ВОРЛ у режимі А або режимі С;

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

комп'ютер (computer) – пристрій, призначений для обробки інформації, що виконує послідовність арифметичних та логічних дій з даними. Слово «комп'ютер» може позначати комп'ютерний комплекс, який включає один або більше комп'ютерів і периферійне обладнання.

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

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

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

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

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

контрольований аеродром (controlled aerodrome) – аеродром, на якому забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху. Термін «контрольований аеродром» означає, що на цьому аеродромі забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху, але не означає обов'язкової наявності диспетчерської зони;

контрольований повітряний простір (controlled airspace) – частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське ОПП відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОПП. До контрольованого повітряного простору відноситься повітряний простір ОПП класів А, В, С, D та E;

контрольований політ (controlled flight) – будь-який політ, який виконується за наявності диспетчерського дозволу;

координаційний центр пошуку та рятування (rescue coordination centre) – орган, який відповідає за ефективну організацію роботи пошуково-рятувальних служб та за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку і рятування. В авіаційному районі пошуку і рятування України відповідним органом є Головний авіаційний координаційний центр пошуку і рятування. Органи ОПП здійснюють взаємодію з Головним авіаційним координаційним центром пошуку і рятування через відповідні авіаційні допоміжні центри пошуку і рятування за встановленою процедурою;

крейсерський набір (cruising climb) – виконання польоту в крейсерському режимі, який забезпечує приріст абсолютної висоти в міру зменшення ваги ПС;

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

курс (heading) – напрямок, який вказує повздовжня вісь ПС, виражений в градусах від напрямку на північ (дійсного, магнітного або умовного);

майже паралельні ЗПС (near-parallel runways) – ЗПС, що не перетинаються, в яких кут сходження/розходження осьових ліній ЗПС становить 15° або менше;

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

маршрут обслуговування повітряного руху (air traffic service route) – визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення ОПР; термін «маршрут ОПР» використовується для повітряної траси, консультативного маршруту, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо; маршрут ОПР визначається маршрутними специфікаціями, які містять індекс маршруту ОПР, лінію шляху на або з основних точок (точок на шляху), відстань між основними точками, вимоги по наданню повідомлень та найнижчу безпечну абсолютну висоту;

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

мережа авіаційного електрозв'язку (aeronautical telecommunication network – ATN) – глобальна міжмережева структура, яка забезпечує обмін цифровими даними в мережах авіаційного наземного електрозв'язку, авіаційного повітряного електрозв'язку, бортових даних для безпеки аеронавігації, а також регулярності, ефективності та економічності діяльності з ОПР;

метеорологічна інформація (meteorological information) – метеорологічне зведення, аналіз, прогноз і будь-яке інше повідомлення, що стосується фактичних або очікуваних метеорологічних умов;

метеорологічне зведення (зведення погоди) (meteorological report) – повідомлення про результати спостережень за метеорологічними умовами, які характеризують стан погоди у визначеному місці та у фіксований час;

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

мінімальний запас палива (minimum fuel) – термін, що використовується для зазначення ситуації, коли запас палива на борту ПС зменшився до рівня, за якого ПС повинно здійснити посадку на визначеному аеродромі без будь-якої затримки;

місце очікування біля злітно-посадкової смуги (runway-holding position) – визначене місце, призначене для захисту злітно-посадкової смуги, поверхні обмеження перешкод чи критичної/чутливої зони ILS, в якому ПС, що виконує руління, та транспортні засоби повинні зупинитися і чекати, якщо немає іншого дозволу від аеродромної диспетчерської вишки; у радіотелефонній фразеології, вираз «holding point» використовують для позначення місця очікування біля злітно-посадкової смуги;

місце посадки (landing area) – частина робочої площі, що призначена для зльоту і посадки ПС;

можливість ініціації лінії передачі даних (data link initiation capability – DLIC) – програмне забезпечення для передачі даних, яке надає можливість обмінюватися адресами, іменами та номерами версій, необхідними для ініціювання програм передачі даних;

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

моніторинг траєкторії польоту (flight path monitoring) – використання систем спостереження ОПР з метою забезпечення ПС інформацією та повідомленнями, пов'язаними із значними відхиленнями від номінальної траєкторії польоту, включаючи відхилення від умов, виданих у складі диспетчерських дозволів;

набір повідомлень CPDLC (CPDLC message set) – перелік стандартних елементів повідомлення та елементів повідомлення, що містять вільний текст;

наведення (vectoring) – забезпечення навігаційного наведення ПС у формі надання визначеного курсу на підставі використання систем спостереження ОПП;

навігація, заснована на характеристиках (performance-based navigation) – зональна навігація, заснована на вимогах до характеристик ПС, що виконують політ за маршрутом ОПП, процедуру заходження на посадку за приладами або політ у межах визначеного повітряного простору. Вимоги до характеристик визначено у навігаційних специфікаціях (специфікація RNAV, специфікація RNP) з точки зору точності, цілісності, безперервності, готовності та функціональності, необхідних для виконання запланованого польоту в контексті концепції конкретного повітряного простору;

наземний аеронавігаційний вогонь (aeronautical ground light) – будь-який вогонь, крім вогнів, встановлених на ПС, який призначено для використання як аеронавігаційний засіб;

наступна авторизована система обміну даними (next data authority) – наземна система, призначена поточною авторизованою системою обміну даними для подальшого забезпечення обміну даними та за допомогою якої може здійснюватися передача зв'язку та контролю в напрямку польоту;

небезпечне зближення ПС між собою (aircraft proximity – AIRPROX) – ситуація, під час якої, за думкою пілота або персоналу диспетчерського ОПП, відстань між ПС, з урахуванням їх відносного місцезнаходження та швидкості була такою, що могла виникнути загроза для безпеки польотів цих ПС. Зближення ПС між собою класифікується наступним чином:

загроза зіткнення – класифікація ризику щодо зближення ПС між собою коли встановлено серйозну загрозу зіткнення ПС між собою;

безпека польотів не гарантувалася – класифікація ризику щодо зближення ПС між собою коли могла виникнути загроза для безпеки польотів;

загроза зіткнення відсутня – класифікація ризику щодо зближення ПС коли встановлено відсутність загрози зіткнення ПС між собою;

ризик не визначений – класифікація ризику щодо зближення ПС, в якій бракує інформації для визначення ризику безпеці польотів, або безрезультатні або суперечливі докази, виключали таке визначення.

неідентифіковане ПС – ПС, яке спостерігається або про яке повідомляється, що воно виконує політ у певному районі, але його ідентифікація не встановлена;

незалежні паралельні вильоти (independent parallel departures) – одночасні вильоти з паралельних або майже паралельних обладнаних ЗПС;

незалежні паралельні заходження на посадку (independent parallel approaches) – одночасні заходження на посадку на паралельні або майже паралельні обладнані ЗПС, де радіолокаційні мінімуми ешелонування між ПС, що перебувають на продовженні осьових ліній ЗПС, не встановлені;

необхідні навігаційні характеристики (required navigation performance (RNP)) – показник точності дотримання навігаційних характеристик, необхідний для виконання польотів у межах установленого повітряного простору. Навігаційні характеристики та вимоги визначають для конкретного типу RNP та/або виду застосування у вигляді специфікацій RNP та RNAV (специфікації RNAV 10, RNP 4, RNP 2 (для застосування у віддалених районах) та RNAV 5, RNAV 2, RNAV 1, RNP 2, RNP 1, A-RNP, RNP APCH, RNP AR APCH, RNP 0.3 та RNP із додатковими вимогами (для застосування на маршруті та в термінальних районах)), детальна інформація про які міститься у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO;

несанкціоноване заняття злітно-посадкової смуги (runway incursion) – будь-яка подія на аеродромі, що пов'язана з необґрунтованою наявністю

ПС, транспортного засобу чи особи на захисній площі поверхні, що призначена для посадки та зльоту ПС;

нетрансгресійна зона (no transgression zone (NTZ)) – у разі виконання незалежних паралельних заходжень на посадку означає коридор повітряного простору визначених розмірів, що розташований у центрі між двома осьовими лініями ЗПС, під час входження ПС до якого потрібно втручання диспетчера УПР для управління маневром ПС, що виконує заходження на посадку на суміжну ЗПС;

низхідна лінія зв'язку (downlink) – канал лінії передачі даних CPDLC від бортової до авіаційної станції;

нормальна робоча зона (normal operating zone (NOZ)) – повітряний простір визначених розмірів, що простягається по обидва боки від треку кінцевого заходження на посадку курсового радіомаяка системи посадки за приладами (ILS). Під час здійснення незалежних паралельних заходжень береться до уваги тільки внутрішня частина нормальної робочої зони;

обробка даних (data processing) – систематична послідовність операцій з даними. Прикладами операцій з даними є об'єднання, сортування, обчислення або будь-яке інше перетворення, перегрупування з об'єктом вилучення, перегляд або зміна подання інформації;

обслуговування з використанням систем спостереження ОПР (ATS surveillance service) – термін, який використовується для позначення, що обслуговування забезпечується безпосередньо за допомогою систем спостереження ОПР;

оглядовий радіолокатор (surveillance radar) – радіолокаційне обладнання, що використовується для визначення місцезнаходження ПС за дальністю та азимутом;

односторонній зв'язок «повітря – земля» (one-way air-to-ground communication) – односторонній зв'язок між ПС та станціями або пунктами на поверхні землі, передача без відповіді «бліндом»;

операційний контроль (operational control) – здійснення експлуатантом чи його уповноваженим представником повноважень щодо початку, подовження, змін маршруту або закінчення польоту в інтересах безпеки ПС, регулярності та ефективності польоту;

операційний повітряний рух (operational air traffic) – польоти, на які не поширюються положення, встановлені для загального повітряного руху, і які виконують відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими органами;

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

орган ОНР (air traffic services unit) – загальний термін, що, у відповідних випадках, означає орган диспетчерського ОНР, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо ОНР;

орган/диспетчер, що відправляє (sending unit/controller) – орган ОНР або диспетчер УНР, який передає повідомлення.

орган/диспетчер, що отримує (receiving unit/controller) – орган ОНР або диспетчер УНР, на адресу якого направлено повідомлення;

орган, що передає контроль (transferring unit) – орган диспетчерського ОНР або диспетчер УНР, який перебуває у процесі передання контролю за ПС наступному органу диспетчерського ОНР або диспетчеру УНР;

орган, що приймає контроль (accepting unit) – наступний орган диспетчерського ОНР або диспетчер УНР, що бере на себе контроль за ПС;

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

основна точка (significant point) – визначена географічна позиція, яку використовують для визначення маршруту ОНР або траєкторії польоту ПС та для інших потреб навігації і ОНР. Існують три категорії основних точок: наземний навігаційний засіб, перетинання та точка на шляху; в контексті цього визначення перетинання є основною точкою, що визначається радіалами, пеленгами та/або відстанями від наземних навігаційних засобів;

очікуваний час заходження на посадку (expected approach time) – час, у який орган ОНР очікує, що ПС, що прибуває із запізненням, залишить точку очікування для виконання заходження на посадку та посадки. Дійсний час залишення точки очікування буде залежати від диспетчерського дозволу для заходження на посадку;

пеленг (bearing) – горизонтальний напрямок від ПС до точки розташування навігаційного засобу, засобу спостереження, іншого ПС чи будь-якого іншого об'єкту, виражений в градусах від напрямку на північ (дійсного, магнітного або умовного) за годинниковою стрілкою. Для спрощення розуміння напрямку пеленг може бути зазначений в годинах за розташуванням 12-годинного циферблату відносно напрямку польоту;

первинний оглядовий радіолокатор (primary surveillance radar (PSR)) – радіолокаційна система спостереження, що використовує відбиті радіосигнали;

первинний радіолокатор (primary radar) – радіолокаційна система, що використовує відбиті радіосигнали;

перевищення (elevation) – відстань по вертикалі від середнього рівня моря до точки або рівня на поверхні землі або розташованого на поверхні землі об'єкта;

перевищення аеродрому (aerodrome elevation) – перевищення найвищої точки посадкової площі над рівнем моря;

передача без відповіді «бліндом» (blind transmission) – передача повідомлень від однієї станції до іншої, якщо двосторонній зв'язок

неможливо встановити, але є впевненість, що станція, яку викликають, може прийняти передачу;

перехідний шар (transition layer) – повітряний простір між абсолютною висотою переходу та ешеленом переходу;

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

план польоту (flight plan) – встановлена інформація, яка надається органам ОПП стосовно запланованого польоту або частини польоту ПС. Вимоги щодо планів польоту містяться у розділі XI цих Авіаційних правил. Зразок бланку плану польотів наведений у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

повідомлення CPDLC (CPDLC message) – обмін інформацією між системою, що розташована на борту ПС та взаємодіючою наземною системою; повідомлення CPDLC складається з одного елемента повідомлення або комбінації елементів повідомлення, що передаються за одну передачу ініціатором повідомлення;

повітряне судно (aircraft) (ПС) — апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

ПС, що відхилилося від курсу (strayed aircraft) – ПС, яке суттєво відхилилося від запланованої лінії шляху або повідомляє про втрату орієнтування;

ПС ІТР (ІТР aircraft) – ПС, затверджене державою експлуатанта виконувати процедуру In-Trail;

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

простір ОНР класифікується від класу А до класу G, як наведено у АПУ «Обслуговування повітряного руху»;

повторюваний план польоту (repetitive flight plan (RPL)) – план польоту, що стосується окремих польотів, які часто повторюються, регулярно виконуються з однаковими основними елементами, який надається експлуатантом для зберігання і багаторазового використання органами ОНР;

поданий план польоту (filed flight plan – FPL) – план польоту, поданий органу ОНР пілотом або його повноважним представником, без будь-яких подальших змін. Коли слово «повідомлення» (message) використовується як доповнення до цього терміну, воно позначає вміст і формат даних, що передаються згідно з поданим плану польоту;

показчик розташування (location indicator) – чотирилітерна кодова група, що складається відповідно до правил ІКАО і надається для зазначення місцезнаходження аеронавігаційної фіксованої станції;

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

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

польотно-інформаційне обслуговування (flight information service) – обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів;

порог злітно-посадкової смуги (threshold) – початок ділянки ЗПС, що може використовуватися для посадки;

потенційно небезпечне місце (hot spot) – визначене місце на робочій площі аеродрому, на якому в минулому сталися зіткнення або несанкціонований виїзд на ЗПС чи існує потенційний ризик їх виникнення та перебування на якому вимагає підвищеної уваги пілотів та водіїв транспортних засобів;

поточна авторизована система обміну даними (current data authority) – призначена наземна система, яка забезпечує поточний обмін даними та за допомогою якої може здійснюватися діалог CPDLC між пілотом і диспетчером УПР, що здійснює у даний час контроль перебігу польоту;

поточний план польоту (current flight plan – CPL) – план польоту, у тому числі можливі зміни до нього, зумовлені диспетчерськими дозволами. Коли слово «повідомлення» (message) додається до цього терміну, він позначає зміст і формат даних поточного плану польоту, що передається з одного органу до іншого;

призначення, призначати (assignment, assign) – розподіл частот для станцій. Розподіл кодів ВОРЛ або 24-бітних адрес ПС;

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

прогноз погоди (forecast) – опис метеорологічних умов, очікуваних у визначений період часу у визначеній зоні або частини повітряного простору;

профіль (profile) – ортогональна проекція траєкторії польоту або її частини на вертикальну площину, яка містить траєкторію польоту;

процедура «base turn» – маневр для розвороту на посадкову пряму, який ПС виконує на початковому етапі заходження на посадку між завершенням треку віддалення та початком треку проміжного чи кінцевого етапу заходження на посадку. Треки не є протилежно направленими. Процедура «base turn» може виконуватися в горизонтальному польоті або під час зниження відповідно до встановлених умов виконання;

процедура «inbound turn» – маневр для розвороту на посадкову пряму при виконанні процедури «racetrack» на початковому етапі заходження на посадку між завершенням треку віддалення та початком треку проміжного чи кінцевого етапу заходження на посадку. Трек віддалення та трек

проміжного чи кінцевого етапу заходження на посадку зазвичай є протилежно направленими.

процедура «In-Trail» (ІТР) – процедура, що застосовує екіпаж ПС, який має намір змінити ешелон польоту на новий шляхом набору або зниження спереду або позаду одного або двох ПС на попутних треках проміжного ешелону польоту, що потенційно заважатиме таким ПС;

процедура в разі невдалого заходження на посадку (missed approach procedure) – процедура, що має бути виконаною, якщо заходження на посадку не може бути продовжене;

процедура «procedure turn» – маневр для розвороту на посадкову пряму, під час виконання якого здійснюють початковий розворот у бік від визначеного треку з наступним розворотом у протилежному напрямку, що дає змогу ПС вийти та прямувати уздовж визначеного треку в зворотному напрямку. Процедура «procedure turn» вважається лівою або правою залежно від напрямку початкового розвороту. Процедура «procedure turns» може виконуватися в горизонтальному польоті або під час зниження відповідно до встановлених умов виконання;

процедура «racetrack» – маневр для виконання процедури очікування, зменшення висоти польоту під час виконання початкового етапу заходження на посадку та/або розвороту на посадкову пряму («inbound turn») після встановлення ПС та треку віддалення;

процедура заходження на посадку за приладами (instrument approach procedure) – серія попередньо встановлених маневрів, що виконують під час польоту за приладами з визначеним захистом від перешкод між IAF або (де застосовується) початком встановленого маршруту прибуття та точкою, від якої може бути виконано посадку, а якщо посадка не виконується, то місцем, від якого застосовуються критерії прольоту перешкод у точці очікування або на маршруті. Процедури заходження на посадку за приладами класифікуються, як зазначено нижче:

Процедура неточного заходження на посадку (non-precision approach (NPA)) – процедура заходження на посадку за приладами, що забезпечує виконання заходження на посадку за приладами з використанням тільки бічного навігаційного наведення (2D) по типу А. Процедури неточного заходження на посадку можуть виконуватися з використанням техніки безперервного зниження на кінцевому етапі заходження на посадку (continuous descent final approach (CDFA) technique). При цьому CDFA з наведенням VNAV, обчисленим бортовим комп'ютером розглядається як виконання заходження на посадку за приладами з використанням бічного та вертикального навігаційного наведення (3D). CDFA з обчисленням необхідної вертикальної швидкості зниження без допомоги бортового комп'ютера розглядається як виконання заходження на посадку за приладами з використанням тільки бічного навігаційного наведення (2D). Додаткова інформація щодо CDFA міститься у розділі 5 частини II тому I «Flight Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

Процедура заходження на посадку з вертикальним наведенням (approach procedure with vertical guidance (APV)) – процедура заходження на посадку за приладами з використанням навігації, заснованої на характеристиках для виконання заходження на посадку за приладами з використанням бічного та вертикального навігаційного наведення (3D) по типу А.

Процедура точного заходження на посадку (precision approach (PA)) – процедура заходження на посадку за приладами, що використовує навігаційні системи (ILS, SBAS Cat1) для виконання заходження на посадку за приладами з використанням бічного та вертикального навігаційного наведення (3D) по типу А або В.

Типи виконання заходження на посадку за приладами класифікуються відповідно до найменшого мінімуму нижче якого здійснюють візуальне заходження на посадку як зазначено нижче:

Тип А: мінімальна висота зниження (прийняття рішення) 75 м (250 ft) або вище.

Тип В: Висота прийняття рішення нижче 75 м (250 ft).

Виконання заходження на посадку за приладами класифікують так:

Категорія I (Cat I): Висота прийняття рішення не нижче ніж 60 м (200 ft) при видимості не менше ніж 800 м або RVR не менше ніж 550 м для літаків і 500 м для вертольотів;

Категорія II (Cat II): Висота прийняття рішення нижче ніж 60 м (200 ft) але не нижче ніж 30 м (100 ft) при RVR не менше ніж 300 м;

Категорія III (Cat III): Висота прийняття рішення нижче ніж 30 м (100 ft) або за відсутності висоти прийняття рішення при RVR менше ніж 300 м або за відсутності обмежень RVR;

процедура заходження на посадку з прямої або процедура «straight-in-approach» (straight-in-approach procedure) – при виконанні польотів за ППП, процедура заходження на посадку за приладами під час якої вихід на кінцевий етап заходження на посадку здійснюють без попереднього виконання розвороту на посадкову пряму. Процедура заходження на посадку з прямої не обов'язково закінчується посадкою. При виконанні польотів за ПВП – вхід до аеродромного трафіку шляхом перехоплення подовженої осьової лінії ЗПС без виконання будь-якої частини схеми руху аеродромного трафіку;

процедура очікування (holding procedure) – заздалегідь визначений маневр, що утримує ПС в межах певного повітряного простору в очікуванні подальшого дозволу;

процедурне ешелонування (procedure separation) – ешелонування, що застосовується під час забезпечення процедурного контролю;

процедурний контроль (procedural control) – термін, який застосовується для позначення того, що для забезпечення диспетчерського ОПР немає потреби в інформації, отриманій від систем спостереження ОПР;

псевдоповітряне судно (pseudo-aircraft) – аеродромний наземний транспортний засіб, перешкода або фіксований засіб виявлення цілей у режимі S, на якому встановлено або до складу якого входить небортний прийомовідповідач режиму S;

пункт збору повідомлень щодо ОПП (air traffic services reporting office – ARO) – орган, який створюється з метою отримання повідомлень щодо ОПП і планів польоту, що подаються перед вильотом. Пункт збору повідомлень щодо ОПП може створюватися як окремий орган або об'єднуватися з існуючим органом, таким як орган ОПП чи орган передпольотного обслуговування аеронавігаційною інформацією;

радіал (radial) – горизонтальний напрямок від точки розташування VOR на ПС, виражений в градусах від магнітного напрямку на північ за годинниковою стрілкою;

радіолокатор точного заходження на посадку (precision approach radar) – обладнання первинного радіолокатора, що використовується для визначення місцезнаходження ПС під час кінцевого заходження на посадку в межах бічних та вертикальних відхилень від номінальної траєкторії заходження на посадку та відстані відносно точки приземлення;

радіолокатор (radar) – засіб радіовиявлення, який видає інформацію про дальність, азимут та/або кут місця об'єкта;

радіолокаційне ешелонування (radar separation) – ешелонування, коли інформацію про місцезнаходження ПС отримано з радіолокаційних джерел;

радіолокаційний контакт (radar contact) – ситуація, коли радіолокаційне місцезнаходження відповідного ПС спостерігається та ідентифіковано на дисплеї повітряної обстановки;

радіолокаційні перешкоди (radar clutter) – візуальне відображення небажаних сигналів на дисплеї повітряної обстановки;

радіомовлення (broadcast) – передача інформації, що стосується аеронавігації, яка не адресується конкретній станції або станціям;

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

район польотної інформації (flight information region) – частина повітряного простору, у межах якої забезпечуються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування;

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

районний диспетчерський центр (area control centre) – орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його контролем;

режим ВОРЛ (mode SSR) – умовний ідентифікатор, що належить до специфічних функцій сигналів запиту, які передаються запитувачем ВОРЛ. Існують чотири режими: А, С, S та змішаний режим;

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

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

різниця у часі приходу сигналу (time difference of arrival – TDOA) – різниця у відносному часі, з якою сигнал прийомовідповідача від одного й того ж ПС (або наземного транспортного засобу) приймається різними приймачами;

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

розділені паралельні операції (segregated parallel operations) – одночасні операції на паралельних або близьких паралельних злітно-посадкових смугах, в яких одна ЗПС використовується виключно для заходження на посадку, а інша ЗПС використовується виключно для вильотів;

розподіл, розподіляти (allocation, allocate) – розподіл частот, кодів ВОРЛ тощо для держави, органу або обслуговування в умовах обмеженого ресурсу. Розподіл 24-бітових адрес ПС для держави або повноважного органу реєстрації загальних знаків;

розрахунковий час прибирання колодок (estimated off-block time – ЕОВТ) – розрахунковий час, коли ПС почне рух, пов'язаний з вильотом;

розрахунковий закінчений час (estimated elapsed time) – розрахунковий час, необхідний для слідування від одної основної точки до іншої;

розрахунковий час прибуття (estimated time of arrival – ЕТА):

під час виконання польотів за ПВП – розрахунковий час прольоту ПС над аеродромом;

під час виконання польотів за ППП – розрахунковий час прибуття ПС до наміченої точки, визначеної навігаційними засобами, з якої передбачається виконання маневру заходження на посадку за приладами, чи за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, – час прибуття ПС у точку над аеродромом;

руліжна доріжка (taxiway) – визначений шлях на сухопутному аеродромі, встановлений для руління ПС та призначений для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою, у тому числі:

смуга руління ПС на стоянці;

перонна руліжна доріжка;

швидкісна руліжна доріжка;

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

руління у повітрі (air-taxiing) – рух вертольота або іншого ПС із вертикальним зльотом та посадкою над поверхнею аеродрому, зазвичай в умовах дії ефекту близькості землі на висоті менше ніж 8 м (25 ft) та із швидкістю менше ніж 37 км/год (20 kt); фактична відносна висота може змінюватися, а деяким вертольотам може знадобитися виконувати руління у повітрі на висоті більше ніж 8 м (25 ft) над поверхнею землі для зменшення турбулентності в умовах дії ефекту близькості землі або з метою забезпечення запасу висоти для вантажу на зовнішній підвісі;

санітарне ПС (medical aircraft) – ПС, призначене або яке застосовують для надання термінового транспортування та надання невідкладної медичної допомоги тяжко хворим або важко пораненим особам. Термін «санітарне ПС» також відноситься до терміну «санітарний транспорт»;

санітарний транспорт (medical transport) – будь-який наземний, морський, повітряний цивільний або військовий постійний або тимчасовий засіб перевезення, призначений виключно для санітарного транспортування під контролем компетентного повноважного органу – учасника конфлікту, захищений Женевською конвенцією від 12 серпня 1949 року та Додатковими протоколами до неї, зокрема Протоколом I, і стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів;

сегмент початкового заходження на посадку (initial approach segment) – сегмент процедури заходження на посадку за приладами між IAF та IF або, де це застосовується, FAF або FAP;

символ місцезнаходження (position symbol) – візуальне відображення у символічній формі на дисплеї повітряної обстановки відомостей про місцезнаходження ПС, аеродромного транспортного засобу або іншого об'єкта, отриманих після автоматичного оброблення позиційних даних, отриманих від будь-якого джерела;

система організації повітряного руху (air traffic management system) – система, що забезпечує організацію повітряного руху шляхом спільної інтеграції людей, інформації, технологій, засобів і послуг, які підтримуються повітряним і наземним та/або космічним зв'язком, навігацією і спостереженням;

система спостереження ОПР (ATS surveillance system) – загальний термін, який означає у відповідних випадках ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ, MLAT або будь-яку іншу порівняну з ними систему наземного базування, що дає змогу ідентифікувати ПС. Порівняна система наземного базування – це система, яка за результатами порівняльної оцінки або іншої застосованої методології демонструє рівень безпеки та характеристики, що еквівалентні або кращі, ніж у моноімпульсного вторинного радіолокатора.

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

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

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

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

спільна точка (common point) – точка на земній поверхні, що є спільною для треків двох ПС, і яка використовується як основа для

застосування ешелонування (наприклад, основна точка, точки на шляху, навігаційний засіб, фіксована точка);

спостереження з борту ПС (aircraft observation) – оцінка одного або декількох метеорологічних елементів, яка зроблена з борту ПС, що перебуває в польоті;

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

стадія «ЛИХО» (distress phase) – ситуація, що характеризується наявністю обґрунтованої упевненості в тому, що ПС і особам, які перебувають на його борту, загрожує серйозна і безпосередня небезпека або потрібна негайна допомога;

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

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

стандартне прибуття за приладами (standard instrument arrival – STAR) – визначений маршрут прибуття за ППП, що зв'язує відповідну основну точку на маршруті ОПР з точкою, від якої може розпочатися опублікована процедура заходження на посадку за приладами;

стандартний елемент повідомлення (standard message element) – частина повідомлення, визначена у вигляді формату відображення, призначеного використання та атрибутів;

стандартний виліт за приладами (standard instrument departure (SID)) – визначений маршрут вильоту за ППП, що зв'язує аеродром або конкретну ЗПС аеродрому з відповідною точкою на маршруті ОПР, з якого починається фаза польоту за маршрутом;

станція авіаційного електрозв'язку (aeronautical telecommunication station) – станція обслуговування авіаційним електрозв'язком. До станцій авіаційного електрозв'язку належать бортові станції та авіаційні станції;

станція авіаційного фіксованого електрозв'язку (aeronautical fixed station) – станція обслуговування авіаційним фіксованим електрозв'язком;

стрічка перебігу польоту (flight progress strip) або стрип – надрукований у встановленому форматі документ для реєстрації повітряної обстановки, на якому міститься основна планова інформація щодо польоту конкретного ПС та яка використовується диспетчерами для запису необхідної інформації щодо перебігу польоту, ОПР для цього ПС. Для забезпечення методу реєстрації повітряної обстановки за допомогою стрипів разом із стрічками перебігу польотів застосовують стрипотримачі та панелі перебігу польотів;

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

тип RNP (RNP type) – величина витримування, що виражена через відстань у морських милях (кілометрах) від запланованого місцезнаходження, у межах якого ПС перебуватимуть щонайменше 95% загального польотного часу. Застосовують типи специфікацій RNAV (RNAV10, RNAV5, RNAV2, RNAV1) та RNP (RNP4, RNP2, RNP1, A-RNP, RNP APCH, RNP AR APCH, RNP0,3). Детальна інформація щодо

навігаційних специфікацій та типу RNP наведена у Doc 9613 «Performance Based Navigation (PBN) Manual» ICAO;

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

точка очікування (holding fix) – географічне розташування, яке служить для позначення процедури очікування;

точка передання донесень (reporting point) – визначений географічний орієнтир, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;

точка приземлення (touchdown) – точка, в якій номінальна глисада перетинається із ЗПС. Термін «точка приземлення» означає тільки точку відліку, а не обов'язково точку, в якій ПС торкається ЗПС;

точка на шляху (waypoint) – визначене географічне місце, яке використовують для позначення маршруту зональної навігації або траєкторії польоту ПС, що застосовує зональну навігацію. Точки на шляху позначаються як:

точка на шляху «fly-by» – точка на шляху, яка передбачає попередження розвороту з метою забезпечення виходу на наступну ділянку маршруту або схеми по дотичній;

точка на шляху «flyover» – точка на шляху, у якій починається розворот з метою виходу на наступну ділянку маршруту або схеми;

трек (track) або лінія шляху – проекція траєкторії польоту ПС на земну поверхню, напрямок якої в будь-якій точці польоту виражений в градусах від напрямку на північ (дійсного, магнітного або умовного);

угода ADS-C (ADS-C agreement) – план передання повідомлень, який встановлює умови передання даних ADS-C (перелік повідомлень, потрібних органу ОПП, а також частоту передання повідомлень ADS-C, які має бути узгоджено до початку використання під час забезпечення ОПП). Обмін

інформацією про умови угоди ADS-C забезпечується між наземною системою та ПС за допомогою контракту чи серії контрактів ADS;

управління потоком (flow control) – заходи призначені для регулювання потоку повітряного руху у визначеному повітряному просторі, на визначеному маршруті ОПП або пов'язані з відповідним аеродромом для забезпечення найбільш ефективного використання повітряного простору;

фонетичний алфавіт ІКАО (ICAO spelling alphabet) – акрофонічне присвоєння кодових слів літерам англійського алфавіту з метою спрощення вимовляння та розуміння голосових повідомлень незалежно від мови, що використовується.

Фонетичний алфавіт ІКАО наведений у додатку 2 до цих Авіаційних правил;

формуляр супроводження (label) – формалізована у визначений спосіб та режим відображення інформація щодо ПС, що асоціюється з відповідною відміткою на дисплеї повітряної обстановки диспетчера ОПП;

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

час дозволу на продовження польоту (onward clearance time) – час, коли ПС може розраховувати на отримання дозволу залишити точку очікування;

черговість заходження на посадку (approach sequence) – послідовність, у якій двом або більше ПС дозволяється виконувати заходження на посадку на аеродром;

число Маха (Mach number) – відношення дійсної повітряної швидкості польоту ПС до швидкості звуку на даній висоті;

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

Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затверженому постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 (із змінами), та інших нормативно-правових актах у галузі авіації та сфері використання повітряного простору.

8. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

ACARS* – система передачі коротких повідомлень між бортовою та авіаційною станціями в діапазоні авіаційного або супутникового електрозв’язку (aircraft communications addressing and reporting system);

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

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

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

AFIS* – аеродромне польотно-інформаційне обслуговування (aerodrome flight information service);

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

AFTN – мережа авіаційного фіксованого електрозв’язку (Aeronautical Fixed Telecommunications Network);

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

AIREP* – доповідь з борту ПС (air report);

ARIWS – автономна система попередження несанкціонованого зайняття ЗПС (autonomous runway incursion warning system);

ALERFA* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії «ТРИВОГА» (alert phase);

AIRPROX* – кодове слово, що використовується у доповідях про інцидент під час повітряного руху для позначення зближення ПС між собою (aircraft proximity);

APV – заходження на посадку з вертикальним наведенням (approach procedure with vertical guidance);

APW – попередження про наближення до зони обмеження польотів (area proximity warning);

ARO* – пункт збору повідомлень щодо ОПР (air traffic services reporting office);

ASDA* – наявна дистанція перерваного зльоту (accelerate-stop distance available);

ATFCM – організація потоків повітряного руху та забезпечення пропускної спроможності повітряного простору (air traffic flow and capacity management);

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

ATM – організація повітряного руху (air traffic management);

ATN – мережа авіаційного електрозв'язку (Aeronautical Telecommunication Network);

DETRESFA* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії «ЛИХО» (distress phase);

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

CDP – процедура щодо набирання висоти та зниження з використанням ADS-C (ADS-C' climb and descent procedure);

Cir – категорія документу ICAO – циркуляр (circular);

CNS – зв'язок, навігація, спостереження (Communication, Navigation, Surveillance);

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

CPL – поточний план польоту (current flight plan);

СТА – диспетчерський район (control area);

CTR – диспетчерська зона (control zone);

DA – абсолютна висота прийняття рішення (decision altitude);

DA/H – абсолютна та відносна висота прийняття рішення (decision altitude/height);

DH – відносна висота прийняття рішення (decision height);

DLIC – можливість ініціації лінії передачі даних (data link initiation capability);

Doc – категорія документу ICAO – документ (document);

EOBT – розрахунковий час прибирання колодок (estimated off-block time);

ETA – розрахунковий час прибуття (estimated time of arrival);

EUROCAE* – Європейська організація обладнання цивільної авіації (European Organisation for Civil Aviation Equipment);

FAF – точка початку кінцевого етапу точного заходження на посадку (final approach fix);

FAP – точка початку кінцевого етапу неточного заходження на посадку (final approach point);

FDPS – система обробки польотних даних (flight data processing system);

FMP – місцевий орган організації потоків повітряного руху (flow management position);

FMS – система управління польотом (flight management system);

FPL – поданий план польоту (filed flight plan);

FPS – стрічка перебігу польоту (flight progress strip);

FRT – перехід із встановленим радіусом (fixed radius turn);

ft – фут, несистемна одиниця виміру відстані, приблизно дорівнює 0,3048 метра (foot);

GAMET – зональний прогноз відкритим текстом із скороченнями для польотів на низьких рівнях для РПІ або його частини, що складається органом метеорологічного стеження та передається метеорологічним органам суміжних РПІ;

GBAS* – наземна система покращення точності супутникового сигналу (ground-based augmentation system);

GLS – система посадки за приладами, що використовує аеродромну станцію GBAS (GBAS Landing System);

GNSS – глобальна система супутникової навігації (Global Navigation Satellite System);

IAF – точка початкового заходження на посадку (initial approach fix);

IAS – приладова швидкість ПС (indicated airspeed);

IF – проміжна точка заходження на посадку (intermediate fix);

IFP – процедура виконання польотів за приладами (instrument flight procedure);

IFPS – європейська інтегрована система первинної обробки планів польоту (integrated initial flight plan processing system) Євроконтролю;

ILS – система посадки метрового діапазону за приладами (instrumental landing system);

INCERFA* – кодове слово, що застосовується для визначення стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» (uncertainty phase);

ITP – процедура польоту в сліді (In-Trail Procedure);

kt – вузол, несистемна одиниця виміру швидкості, дорівнює одній морській милі за годину (knot);

LoA* – формалізований документ, що визначає процедури координації між органами ОПП (Letter of Agreement);

LVP – процедури виконання польотів в умовах обмеженої видимості на аеродромі (low visibility procedures);

METAR* – регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації (з прогнозом TREND або без нього);

MLAT – система многопозиційного прийому (multilateration system);

MLS – система посадки сантиметрового діапазону за приладами (microwave landing system);

MSA – мінімальна абсолютна висота в секторі (minimum sector altitude);

MSAW – попередження щодо мінімальної безпечної висоти польоту (minimum safety altitude warning);

NDB – ненаправлений радіомаяк (non-directional beacon);

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

NMOC – оперативний центр менеджера європейської мережі організації повітряного руху (Network Manager Operational Center) Євроконтролю;

NOTAM* – повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів (notice to airman);

NOZ – нормальна робоча зона (normal operating zone);

NTZ – нетрансгресійна зона (no transgression zone);

NPA – неточне заходження на посадку (non-precision approach);

OCA – абсолютна висота прольоту перешкод (obstacle clearance altitude);

OCA/H – абсолютна висота прольоту перешкод та відносна висота прольоту перешкод (obstacle clearance altitude or obstacle clearance height);

OCH – відносна висота прольоту перешкод (obstacle clearance height);

PA – точне заходження на посадку (precision approach);

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

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

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

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

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

RAIM* – бортовий приймач системи контролю цілісності сигналу GPS (aircraft receiver autonomous integrity monitoring);

RA – режим роботи ACAS в якому екіпажу ПС надається рекомендація щодо виконання маневра призначеного забезпечити уникнення виявлених загроз потенційного зіткнення або забезпечення збереження існуючого ешелонування (resolution advisory);

RCR – стандартне донесення щодо стану ЗПС (Runway Condition Report);

RNAV – зональна навігація (area navigation);

RNP – необхідна навігаційна характеристика (required navigation performance);

RPL – повторюваний план польоту (repetitive flight plan);

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

SBAS* – супутникова система покращення точності супутникового сигналу (satellite-based augmentation systems);

SELCAL* – вибіркового виклику (selective call);

SID* – стандартний виліт за приладами (standard instrument departure);

SLOP* – процедури оперативного бокового зміщення (strategic lateral offset procedures);

SMR – радіолокатор контролю наземного руху (surface movement radar);

SPECI* – спеціальне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації (з прогнозом TREND або без нього);

STAR* – стандартне прибуття за приладами (standard instrument arrival);

STCA – попередження про конфліктну ситуацію (short term conflict warning);

TAF* – прогноз погоди по аеродрому в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації (terminal aerodrome forecast);

TAS – дійсна (повітряна) швидкість (true airspeed);

TDOA – різниця часу отримання сигналу (time difference of arrival);

TMA – термінальний диспетчерський район (terminal control area);

TODA* – наявна дистанція зльоту (take-off distance available);

TORA* – наявна дистанція розбігу (take-off run available);

TRA – тимчасово зарезервована зона (temporary restricted area);

TSA – тимчасово відокремлена зона (temporary segregated area);

VOLMET* – метеорологічна інформація для ПС, що знаходяться в польоті, яка може передаватися шляхом неперервних та повторюваних радіомовних передач VOLMET та/або обслуговування D-VOLMET по лінії передачі даних;

VOR – всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону ДВЧ (very high frequency omnidirectional range);

VTOL* – вертикальний зліт та посадка (vertical take-off and landing);

WAFC – центр світових метеопрогнозів (world area forecast center);

АПУ – Авіаційні правила України;

АДВ – аеродромна диспетчерська вишка (aerodrome control tower);

АС КПП – автоматична система керування повітряним рухом (ATM automation system);

ВМУ – візуальні метеорологічні умови (visual meteorological conditions – VMC);

ВОРЛ* – вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar – SSR);

ВЧ – високі частоти (3-30 МГц);

ДВЧ – дуже високі частоти (30-300 МГц);

ДОП* – диспетчерський орган підходу (approach control unit – APP);

ЗПС – злітно-посадкова смуга (runway);

кд – кандела, одиниця вимірювання сили світла в міжнародній системі одиниць СІ (candela – cd);

КПС – командир ПС (pilot-in-command);

ОПР – обслуговування повітряного руху (ATS);

ОрПР – організація повітряного руху;

ПВП – правила візуальних польотів (VFR);

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

ПОРЛ* – первинний оглядовий радіолокатор (primary surveillance radar – PSR);

ППП – правила польотів за приладами (IFR);

ПС – повітряне судно (aircraft);

РД – руліжна доріжка (taxiway);

РДЦ – районний диспетчерський центр (area control center);

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

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

ЦПІ – центр польотної інформації (flight information center).

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

II. Управління безпекою польотів при обслуговуванні повітряного руху

1. Цілі та основні вимоги щодо управління безпекою польотів

1. Рівень ОПР, зв'язку, навігації та спостереження, а також процедури ОПР у повітряному просторі або на відповідному аеродромі мають відповідати встановленим вимогам та бути достатніми для забезпечення прийняттого рівня безпеки польотів при ОПР.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає необхідний рівень ОПР шляхом встановлення відповідних нормативних вимог до ОПР, зв'язку, навігації, спостереження, встановлення прийняттого рівня безпеки польотів при ОПР.

2. Вимоги щодо обслуговування, систем та процедур, що застосовуються до повітряного простору та аеродромів, слід встановлювати на основі регіональної аеронавігаційної угоди з метою сприяння гармонізації ОПР з суміжним повітряним простором.

3. З метою гарантування того що безпека польотів під час надання ОПР підтримується, провайдер послуг ОПР повинен впровадити СУБП для видів обслуговування повітряного руху, що знаходяться під його юрисдикцією.

Там де доцільно, СУБП провайдера послуг ОНР слід впроваджувати на підставі регіональної аеронавігаційної угоди.

4. Цілі управління безпекою польотів при ОНР зазначені у пункті 1 глави 28 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху».

5. СУБП провайдера послуг ОНР по відношенню до забезпечення видів ОНР, серед іншого, має містити елементи, зазначені у пункті 2 глави 28 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху».

6. Вся діяльність, що проводиться в рамках СУБП по відношенню до ОНР підлягає документуванню. Документація СУБП має зберігатися протягом періоду часу, визначеного уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

7. Дані, що використовують в програмах моніторингу безпеки польотів, слід збирати з максимально широкого колу джерел інформації, оскільки виявлення наслідків пов'язаних з безпекою польотів щодо певних процедур або систем не можуть бути усвідомлені доти, доки не відбудеться подія.

З метою здійснення моніторингу рівня безпеки польотів провайдери послуг ОНР в рамках СУБП створюють систему збору даних із, крім іншого, таких джерел:

1) система виявлення небезпечних факторів під час операційної діяльності;

- 2) система сповіщень про події з безпеки польотів;
- 3) система обміну інформацією з безпеки польотів.

8. Для сприяння збору інформації про реальну або потенційну небезпеку для безпеки польотів, ситуацій або недоліків, пов'язаних з наданням ОНР, включаючи структуру маршрутів, процедури, системи зв'язку, навігації та спостереження та інших важливих з точки зору безпеки польотів систем та обладнань, а також робочого навантаження на персонал ОНР:

уповноважений орган з питань цивільної авіації повинен впровадити систему сповіщень для провайдерів послуг ОНР та персоналу ОНР відповідно до вимог статей 21, 22 Повітряного кодексу України, Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року № 1817, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635;

провайдер послуг ОНР в рамках СУБП повинен встановити власну систему надання повідомлень про події з безпеки польотів для персоналу ОНР з урахуванням системи сповіщень, впровадженої уповноваженим органом з питань цивільної авіації та необхідності отримання будь-якої іншої інформації з безпеки польотів для її подальшого аналізу.

9. Інструктивний матеріал щодо державної системи обов'язкового та добровільного сповіщення про події, міститься в Doc 9859 «Safety Management Manual (SMM)» ICAO. Сповідення про події з безпеки польотів, пов'язані з ОНР, включаючи повідомлення про інциденти при

ОПР, мають систематично аналізуватись уповноваженим органом з питань цивільної авіації та відповідним провайдером послуг ОПР з метою виявлення будь-якої негативної тенденції виникнення таких подій за кількістю та категоріями.

Сповідення про події з безпеки польотів, що стосуються функціонування засобів та систем ОПР, такі, як повідомлення щодо відмови та деградації зв'язку, спостереження та інших систем та засобів, що мають важливе значення для безпеки польотів мають систематично розглядатись уповноваженим органом з питань цивільної авіації та відповідним провайдером послуг ОПР для виявлення будь-яких тенденцій в функціонуванні таких систем, що можуть мати негативний вплив на безпеку польотів.

2. Огляди з безпеки польотів

1. Огляди з безпеки польотів в органах ОПР проводять регулярно та систематично кваліфікованим персоналом, що пройшов відповідну підготовку, має досвід та спеціальні навички, а також повне розуміння вимог стандартів та рекомендованої практики ІКАО, процедур аеронавігаційного обслуговування, практики безпечного обслуговування, аспектів людського фактору, національних вимог з безпеки польотів, ОПР, цих Авіаційних правил.

2. Обсяги оглядів з безпеки польотів в органах ОПР, як мінімум, мають охоплювати питання регламентації внутрішніх операційних вимог, експлуатаційні та технічні питання, питання ліцензування та підготовки персоналу.

3. Регламентация внутрішніх операційних вимог має забезпечувати:

1) повноту, відповідність вимогам та актуальність робочих інструкцій операційного персоналу, інструкцій із взаємодії, інших операційних керівництв органу ОНР, що регулюють процедури обслуговування, координації, експлуатації обладнання тощо;

2) структуру маршрутів ОНР, там де вона застосовується, із належним розділенням маршрутів та розташуванням точок перетину маршрутів ОНР таким чином, щоб зменшити необхідність, як у втручанні персоналу ОНР так і у проведенні зовнішньої та внутрішньої координації між органами ОНР;

3) прийнятність мінімумів ешелонування, що застосовують у повітряному просторі або на аеродромі та дотримання положень, що стосуються зазначених мінімумів;

4) там, де застосовують, адекватність спостереження за зоною маневрування, виконання процедур та заходів, спрямованих на мінімізацію виникнення потенційної небезпеки несанкціонованого виїзду на ЗПС. Таке спостереження може здійснюватися візуально або з використанням системи спостереження ОНР;

5) впровадженням відповідних процедур експлуатації аеродромів в умовах застосування LVP;

6) контроль за інтенсивністю повітряного руху та за пов'язаного з ним навантаженням на диспетчера УПР, яке не має перевищувати встановлених безпечних рівнів, за впровадженням процедур регулювання інтенсивності повітряного руху, коли це необхідно

7) практичність та прийнятність з урахуванням рівня безпеки польотів наявних процедур на випадок відмови чи погіршення характеристик систем ОПР, включаючи зв'язок, навігацію, спостереження;

8) застосування процедур щодо сповіщення про інциденти та інші визначені події з безпеки польотів, заохочення персоналу щодо надання такої інформації, проведення аналізу отриманої інформації з метою визначення необхідності впровадження корегувальних та запобіжних заходів.

4. Експлуатаційні та технічні питання мають забезпечувати:

1) прийнятність умов робочого середовища з огляду на негативний вплив на працездатність диспетчера, відповідність встановленим рівням температури, вологості, вентиляції, шуму, освітлення;

2) генерацію та відображення автоматизованими системами даних щодо плану польоту, даних для контролю та проведення координації своєчасно, точно та у форматі, що легко ідентифікується з урахуванням аспектів людського фактору;

3) дотримання принципів ергономіки при проектуванні та розміщенні на робочому місці обладнання, включаючи пристрої вводу та виводу для автоматизованих систем;

4) регулярну перевірку у штатних експлуатаційних умовах на регулярній основі, відповідність встановленим рівням надійності та готовності, своєчасне та відповідне виявлення і попередження про відмови та погіршення характеристик системи, документування наслідків несправностей системи (підсистеми), відмови обладнання та погіршення його характеристик, передбачення заходів контролю та резервних засобів та/або процедур у випадку відмов або погіршення характеристик систем (підсистем) та обладнання зв'язку, навігації, спостереження, інших систем та обладнання, що мають важливе значення для безпеки польотів.

У зазначеному контексті терміни «надійність» та «готовність» мають такі значення:

надійність (reliability) – вірогідність функціонування системи без відмов протягом встановленого періоду часу або робочих циклів;

готовність (availability) – відношення часу коректного функціонування системи до загального часу роботи у визначений період;

5) облік, збереження та періодичний аналіз документації щодо експлуатаційного стану систем та обладнання.

5. Питання ліцензування та підготовки персоналу мають забезпечувати:

1) належну підготовку диспетчерів, наявність у диспетчерів УПР свідоцтв із діючими кваліфікаційними відмітками;

2) підтримання необхідного рівня компетентності диспетчера шляхом проходження необхідної встановленої підготовки, включаючи набуття навичок надання допомоги ПС, що перебуває в аварійних обставинах, дій в умовах відмов чи погіршення характеристик систем та обладнання;

3) ефективну роботу в команді шляхом відповідного та адекватного навчання диспетчерів УПР, якщо передбачається командна робота органу/сектору ОПР;

4) відповідне навчання та інструктаж диспетчерів стосовно впровадження нових процедур або при внесенні доповнень до діючих процедур, при впровадженні нових чи оновлених систем зв'язку, навігації, спостереження та інших важливих для безпеки польотів систем та обладнання;

5) належну компетентність диспетчерів УПР щодо володіння англійською мовою для надання ОПР для міжнародного повітряного руху;

б) використання стандартної фразеології.

3. Оцінка безпеки польотів

1. Оцінку безпеки польотів проводять по відношенню до пропозицій змін організації повітряного руху, зокрема масштабної реорганізації повітряного простору, значних змін у процедурах щодо надання ОПР, що

застосовуються по відношенню до повітряного простору або аеродрому, а також при впровадженні нового обладнання, систем або засобів, таких як:

впровадження скороченого мінімуму ешелонування у повітряному просторі або на аеродромі;

нова операційна процедура, включаючи процедури вильоту та прибуття, що застосовуються у повітряному просторі або на аеродромі;

реорганізація структури маршрутів ОПР;

реорганізація (зміна секторизації) повітряного простору;

фізичні зміни конфігурації ЗПС та/або РД на аеродромі;

впровадження нових систем або обладнання зв'язку, спостереження або інших важливих з питань безпеки польотів систем та обладнання, у тому числі тих, що забезпечують нове функціональне призначення та/або можливості.

2. Якщо внаслідок внесення змін до системи ОрПР прийнятний рівень безпеки польотів не може бути виражений кількісно, оцінювання безпеки польотів можна проводити на підставі експлуатаційного досвіду.

3. Зміни впроваджують тільки у тому випадку, коли результати оцінки безпеки польотів свідчать про те, що прийнятний рівень безпеки польотів буде досягнуто.

4. Оцінка безпеки польотів має враховувати всі фактори, які вважаються важливими з точки зору безпеки польотів, включаючи:

1) типи ПС та їх льотно-технічні характеристики, зокрема навігаційні можливості та навігаційні характеристики;

- 2) щільність та розподіл повітряного руху;
 - 3) складність повітряного простору, структури маршрутів ОПР та класифікації повітряного простору;
 - 4) розташування аеродрому, включаючи конфігурацію ЗПС, її довжину та конфігурацію РД;
 - 5) тип повітряного авіаційного електрозв'язку та часові параметри для ведення зв'язку, включаючи можливість втручання персоналу ОПР;
 - 6) тип та можливості систем спостереження, а також наявність систем, що забезпечують персонал ОПР функціями підтримки та попередження. Якщо при впровадженні ADS-B передбачається використання його як спільного джерела даних для спостереження та/або оцінка безпеки польотів має враховувати адекватність заходів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають надання ОПР, націлених на зменшення ризику відмови чи погіршення параметрів такого спільного джерела даних;
 - 7) будь-які суттєві місцеві або регіональні метеорологічні явища.
5. Інструктивний матеріал щодо методів визначення та оцінки рівня безпеки польотів та програм моніторингу безпеки польотів містяться у Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ICAO, Doc 9574 «Manual on a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL290 and FL410 Inclusive» ICAO, Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual»

ICAO та Doc 9689 «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» ICAO.

4. Заходи по підвищенню безпеки польотів

1. Будь-який реальний або потенційний небезпечний фактор, пов'язаний з наданням ОПР у повітряному просторі або на аеродромі, ідентифікований в рамках діяльності по управлінню безпекою польотів при ОПР або будь-яким іншим способом, має бути проаналізований та класифікований провайдером послуг ОПР з точки зору прийнятності ризику.

2. За винятком випадків, коли ризик може бути класифіковано як прийнятний, провайдер послуг ОПР повинен, в пріоритетному порядку та наскільки це практично можливо, вживати відповідних заходів для усунення ризику або його зменшення до прийнятного рівня.

3. Якщо стає очевидним, що рівень безпеки польотів у повітряному просторі або на аеродромі не досягається або не може бути досягнутий, провайдер послуг ОПР, в порядку пріоритетності та наскільки це практично можливо, повинен визначати та впроваджувати відповідні корегувальні заходи. При необхідності, за відсутністю повноважень на відповідні корегувальні заходи, провайдер послуг ОПР може звертатися до уповноваженого органу з питань цивільної авіації, інших державних органів для забезпечення впровадження таких корегувальних заходів.

4. Запровадження будь-якого корегувального заходу має супроводжуватися оцінкою ефективності такого заходу на усунення або зменшення ризику.

III. Пропускна спроможність системи організації повітряного руху та організації потоків повітряного руху

1. Забезпечення пропускної спроможності

1. Пропускна спроможність системи організації повітряного руху залежить від багатьох факторів, зокрема структури маршрутів ОПР, навігаційної точності ПС, що виконують польоти у даному повітряному просторі, метеорологічних факторів, навантаження на диспетчерів УПР. Необхідно приймати заходи по забезпеченню достатньої пропускної спроможності з урахуванням нормальних та пікових рівнів повітряного руху з одночасним дотриманням процедур, що зазначені у розділі II цих Авіаційних правил з метою недопущення зниження рівнів безпеки польотів.

2. Кількість ПС, які забезпечуються ОПР не має перевищувати максимальної кількості ПС, яка може безпечно обслуговуватися відповідним органом ОПР. З метою визначення максимальної кількості ПС, що може перебувати під контролем відповідного органу ОПР, провайдер послуг ОПР повинен проводити оцінку та визначати пропускну спроможність ОПР для диспетчерських районів, диспетчерських секторів в межах диспетчерського району та для аеродромів.

3. Пропускна спроможність ОНР визначається максимальною кількістю ПС, якій може бути надано обслуговування протягом однієї години у визначеному повітряному просторі або на відповідному аеродромі.

4. При оцінці пропускної спроможності слід враховувати наступні фактори:

- 1) рівень та тип ОНР, що надається;
- 2) структурну складність диспетчерського району, диспетчерського сектору або аеродрому;
- 3) навантаження диспетчера УНР, включаючи завдання по управлінню та координації, що виконуються;
- 4) типи систем зв'язку, навігації, спостереження, що використовуються, ступінь їх надійності та готовності, наявність резервних систем та/або додаткових процедур;
- 5) наявність автоматичних систем керування повітряним рухом, що забезпечують диспетчера УНР додатковими функціями та функціями попередження;
- 6) будь-який інший фактор чи елемент, що обумовлює навантаження диспетчера УНР.

Методи розрахунку пропускної спроможності визначаються провайдером послуг ОНР.

Інформація щодо методів розрахунку пропускної спроможності робочого місця диспетчера УНР міститься в Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ІСАО.

5. В умовах суттєвих змін попиту повітряного руху впродовж доби або іншого періоду часу передбачаються засоби та процедури для зміни кількості секторів чи робочих позицій для забезпечення визначених та очікуваних потреб. Процедури, що застосовуються для конфігурації робочих місць мають бути зазначені у місцевих інструкціях.

6. Коли конкретні події мають негативний вплив на заявлену пропускну спроможність у повітряному просторі або на аеродромі, заявлена пропускна спроможність такого повітряного простору або аеродрому має бути зменшена на необхідний період часу. У таких випадках пропускну спроможність визначають завчасно.

7. У випадку прогнозування перевищення розрахункової пропускної спроможності органу ОНР у повітряному просторі або на аеродромі для забезпечення безпеки польотів впроваджують заходи по відповідному регулюванню об'ємів повітряного руху.

8. З метою покращення пропускної спроможності ОНР провайдер послуг ОНР повинен:

1) періодично переглядати розрахунки пропускної спроможності ОПР по відношенню до потреб користувачів повітряного руху. Терміни перегляду за визначеними критеріями встановлює провайдер аеронавігаційного обслуговування;

2) забезпечити процедури гнучкого використання повітряного простору для підвищення ефективності та пропускної спроможності повітряного руху.

9. У випадку коли попит регулярно перевищує пропускну спроможність ОПР, наслідками чого є тривалі та багаторазові затримки руху, або є очевидним, що прогноз потреб користувачів повітряного простору буде перевищувати розрахункову пропускну спроможність відповідного органу ОПР, провайдер послуг ОПР повинен:

1) впровадити заходи по підвищенню пропускної спроможності існуючої системи ОПР;

2) розробити плани підвищення пропускної спроможності для забезпечення фактичного або прогнозованого попиту в обсягах повітряного руху.

10. Провайдер послуг ОПР забезпечує гнучке використання повітряного простору з метою підвищення пропускної спроможності повітряного простору, покращення гнучкості планування та ефективності виконання польотів відповідно до Авіаційних правил України «Правила

використання повітряного простору України» з урахуванням регіональних аеронавігаційних угод.

11. Правила та процедури для забезпечення гнучкого використання повітряного простору мають включати, крім іншого:

1) горизонтальні та вертикальні межі відповідного повітряного простору;

2) класифікацію повітряного простору ОПР для використання цивільними ПС;

3) органи, відповідальні за передачу юрисдикції над повітряним простором;

4) умови передачі юрисдикції над повітряним простором відповідному органу ОПР;

5) умови передачі юрисдикції над повітряним простором відповідним органом ОПР;

6) період доступності повітряного простору;

7) будь-які обмеження, що стосуються використання повітряного простору;

8) будь-які інші відповідні процедури або інформація.

2. Організація потоків повітряного руху

1. АТФМ впроваджується у повітряному просторі, де потреби користувачів повітряного простору час від часу перевищують визначену пропускну спроможність системи диспетчерського ОПР.

2. АТФМ у контрольованому повітряному просторі України та у контрольованому повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладена на Україну здійснюється НМОС разом із FMP, розташованими в центрах ОрПР.

3. Визначені види польотів можуть бути звільнені від заходів АТФМ або мати перевагу над іншими видами польотів.

4. Детальні процедури, що регулюють надання заходів АТФМ і обслуговування в межах району або зони, встановлені АПУ «Правила організації потоків повітряного руху», затверджених наказом Державіаслужби від 20 липня 2016 року № 567, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12 жовтня 2016 року за № 1354/29484 (далі – АПУ «Правила організації потоків повітряного руху») та у керівництві Євроконтролю щодо організації потоків повітряного руху (EUROCONTROL Network Operations Handbook).

IV. Загальні положення, щодо обслуговування повітряного руху

1. Розподіл надання диспетчерського ОПР

1. Районне диспетчерське обслуговування надає:

1) РДЦ;

2) коли РДЦ не встановлено – орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу в диспетчерській зоні або диспетчерському районі обмежених розмірів, який визначено головним чином для забезпечення диспетчерського обслуговування підходу.

2. Диспетчерське обслуговування підходу надає:

1) АДВ або РДЦ, коли потрібно або бажано об'єднати в одному органі функції диспетчерського обслуговування підходу з функціями аеродромного диспетчерського обслуговування або районного диспетчерського обслуговування;

2) диспетчерський орган підходу, коли потрібно або бажано встановити окремий орган.

Окремий орган розташований в РДЦ або диспетчерський сектор РДЦ можуть надавати диспетчерське обслуговування підходу.

3. Аеродромне диспетчерське обслуговування надає АДВ.

2. Розподіл надання польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування

1. Польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування надають наступним чином:

1) в межах РПІ – ЦПІ, якщо відповідальність за надання такого обслуговування не покладається на орган диспетчерського ОНР, що має відповідні можливості для виконання таких обов'язків;

2) у контрольованому повітряному просторі та на контрольованих аеродромах – відповідними органами диспетчерського ОНР.

2. Польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування на аеродромах AFIS надають відповідні органи AFIS.

3. Розподіл передачі контролю між органами ОНР

1. Провайдер послуг ОНР визначає район (зону) відповідальності для кожного органу диспетчерського ОНР і, якщо застосовуються, для окремих секторів в межах органу диспетчерського ОНР. У разі, якщо в органі диспетчерського ОНР є більше ніж один сектор або робоче місце, то обов'язки та відповідальність визначаються для всіх окремих робочих місць.

2. Між органом, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування та органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу за винятком польотів, яким надають тільки аеродромне диспетчерське ОНР, контроль за ПС, що прибувають та ПС, що вилітають розподіляють між органами, що забезпечують аеродромне диспетчерське обслуговування та органами, що забезпечують диспетчерське обслуговування підходу як зазначено у пунктах 3-7 цієї глави.

3. Передання контролю ПС, що прибуває, від органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, органу, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування, здійснюють, коли ПС:

1) перебуває навколо аеродрому та вважається, що ПС зможе здійснити візуальне заходження на посадку та посадку за наземними орієнтирами або ПС досягло стійких ВМУ;

2) перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні;

3) здійснило посадку.

Порядок передання контролю зазначаються в LoA між органами ОНР або в робочих інструкціях операційного персоналу відповідних органів ОНР.

4. Передання зв'язку до диспетчера АДВ слід здійснювати в такому місці, на такому рівні або в такий час, щоб ПС можна було своєчасно видати дозвіл на посадку або надати інші вказівки, а також своєчасно надати інформацію про основний місцевий рух.

5. Передання контролю ПС, що вилітає від АДВ до органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, коли в районі переважають ВМУ, здійснюють:

- 1) перед виходом ПС з зони навколо аеродрому;
- 2) перед входженням ПС до метеорологічних умов за приладами;
- 3) коли ПС перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні.

Порядок передання контролю зазначають в LoA між органами ОПР або в робочих інструкціях операційного персоналу відповідних органів ОПР..

6. Передання контролю ПС, що вилітає від АДВ до органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, коли на аеродромі переважають метеорологічні умови за приладами, здійснюють:

- 1) відразу після відриву ПС від ЗПС;
- 2) коли ПС перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні.

Порядок передання контролю зазначають в LoA між органами ОПР або в робочих інструкціях операційного персоналу відповідних органів ОПР.

7. Навіть за наявності ДОП передання контролю за відповідними ПС зазначена у пунктах 3, 5, 6 цієї глави може здійснюватися РДЦ безпосередньо до АДВ та зворотно за попередньою домовленістю між зазначеними органами ОПР про забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу РДЦ або АДВ.

8. Між органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу та органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, якщо районне диспетчерське обслуговування та диспетчерське обслуговування підходу не забезпечується одним і тим же органом диспетчерського ОПР, контроль залишається за органом, що надає районне диспетчерське обслуговування, за винятком, коли орган, що надає диспетчерське обслуговування підходу, здійснює контроль:

- 1) ПС, що прибуває, яке було передано йому РДЦ;
- 2) ПС, що вилітає, доки таке ПС не буде передано до РДЦ.

9. Орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу приймає контроль за ПС, що прибуває, за умови, що такі ПС були передані йому, після прибуття ПС у точку, на рівень або у час, встановлених для передання контролю, і здійснює контроль ПС під час заходження на посадку на аеродромі.

10. Між двома органами, що забезпечують районне диспетчерське обслуговування контроль ПС передається органом ОПР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування у відповідному диспетчерському

районі, органу, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування в суміжному диспетчерському районі, при перетині загальної межі диспетчерських районів, як розраховано РДЦ, що здійснює обслуговування цього ПС, або в будь-якій іншій точці, на рівні або в такий час, що був погоджений між цими органами.

11. Між секторами одного органу диспетчерського ОНР контроль ПС передається від одного сектора/робочого місця диспетчерського органу ОНР до іншого сектора/робочого місця в точці, на визначеному рівні або у час, визначений відповідними інструкціями органу ОНР.

4. План польоту

1. З метою складання планів польоту експлуатанти та органи ОНР використовують форму плану польоту, наведену у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

Порядок складання повторюваних планів польоту наведено у главі 4 розділу XVI цих Авіаційних правил.

2. Бланк плану польоту має бути надрукований та містити надписи англійською або англійською та українською мовами.

3. Експлуатанти та органи ОНР повинні:

дотримуватись інструкції по заповненню бланку плану польоту, неведеної у додатку 1 до цих Авіаційних правил;

знати будь-які відмінності стосовно форм та порядку заповнення бланку плану польоту та списків повторюваних планів польоту, що опубліковані в AIP.

Недотримання форми та інструкцій наведених у Доповненні 2 до Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO та додатку 1 до цих Авіаційних правил може призвести до відхилення плану польоту, неправильної обробки або втрати даних. При відмінностях між додатком 1 до цих Авіаційних правил та Доповненні 2 Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO слід керуватися зазначеним документом ICAO з урахуванням чинної редакції Doc 7030 «Regional Supplementary Procedures» ICAO.

Інструкції щодо заповнення бланку плану польоту мають бути наявні в приміщеннях ARO та/або можуть бути надруковані на зворотному боці бланку плану польоту.

4. Експлуатант перед вильотом повинен:

1) отримати дозвіл щодо виконання польотів за відповідним типом RNP, і гарантувати, що всі умови, що стосуються цього дозволу, будуть задоволені, якщо виконання польоту заплановано на маршруті або в районі, де встановлено навігаційну специфікацію;

2) отримати дозвіл для польотів з RVSM, якщо виконання польоту заплановано в повітряному просторі зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (RVSM);

3) отримати дозвіл і гарантувати, що всі умови, що стосуються цього дозволу, будуть задоволені, якщо виконання польоту заплановано, коли визначена специфікація характеристик зв'язку, що вимагаються (RCP).

4) отримати дозвіл, і гарантувати, що всі умови, що стосуються цього дозволу, будуть задоволені, якщо виконання польоту заплановано, коли встановлена специфікація характеристик спостереження, що вимагаються (RSP).

5. Плани польотів подаються перед вильотом або під час польоту.

6. План польоту перед вильотом подають не пізніше ніж за 1 годину до ЕОВТ. У разі подання плану польоту в системі IFPS на політ, який підлягає заходам АТФМ, його подають не пізніше ніж за 3 години до ЕОВТ.

7. План польоту перед вильотом подають не раніше, ніж за 120 годин до ЕОВТ. Якщо план польоту подають більше ніж за 24 години до ЕОВТ, він має містити дату вильоту.

8. Експлуатанти можуть подавати повідомлення про план польоту (FPL) та пов'язані з ним повідомлення через системи зв'язку AFS чи SITA. У такому випадку експлуатанти забезпечують виконання всіх умов подання плану польоту, у тому числі повноту адресації повідомлень.

9. У разі відсутності можливості використання систем зв'язку AFS чи SITA FPL подають через ARO, призначений для надання передпольотного інформаційного обслуговування на аеродромі вильоту. Для подання плану польотів через відповідний ARO експлуатанти також можуть використовувати електронну пошту, телефакс, телефон та інші наявні попередньо погоджені засоби комунікації.

10. Для контрольованих польотів у випадку виникнення затримки більше ніж 15 хв після ЕОВТ план польоту має бути змінений. Повідомлення про затримку не подають, якщо затримка виникла внаслідок призначення слоту.

11. Для неконтрольованого польоту, для якого був поданий план польоту, у разі затримки на одну годину після ЕОВТ план польоту має бути змінений або поданий новий план польоту з одночасним скасуванням попереднього плану польоту, залежно від того, що більше доцільно.

12. План польоту, поданий під час польоту, як правило, передають до органу ОНР, який надає ОНР у РПІ, контрольованому районі (зоні), консультативному районі або на консультативному маршруті, AFIZ, за яким ПС виконує політ, або через який має намір виконувати політ. Якщо це практично неможливо, то екіпаж ПС повинен передати план польоту іншому органу ОНР або авіаційній станції для ретрансляції до відповідного органу ОНР.

13. У відповідних випадках, наприклад, коли органи диспетчерського ОНР надають обслуговування у повітряному просторі, де є висока або середня щільність повітряного руху, відповідний провайдер послуг ОНР повинен визначити умови та/або обмеження щодо подання планів польотів під час польоту до відповідного органу ОНР.

Якщо план польотів подають з метою отримання диспетчерського ОНР, екіпаж ПС повинен дочекатися диспетчерського дозволу до початку виконання польоту відповідно до умов, що вимагають дотримання процедур диспетчерського ОНР. Якщо план польотів подають з метою отримання

консультативного ОНР, екіпаж ПС зобов'язаний дочекатися підтвердження отримання цього плану польотів від органу, що надає це обслуговування.

14. Перший орган ОНР, який отримує план польоту або зміни до нього, повинен:

1) перевірити відповідність формату і дотримання правил домовленостей щодо даних;

2) перевірити повноту та, наскільки це можливо, точність;

3) вжити заходів, якщо це необхідно, щоб зробити його прийнятним для ОНР;

4) повідомити відправника про прийняття плану польоту або змін до нього.

15. В системі IFPS плани польотів для польотів, що виконують як загальний операційний рух за ППП частково або повністю мають бути подані до операційних центрів IFPS за адресами, наведеними у документі «IFPS User Manual» Євроконтролю.

5. Диспетчерські дозволи

1. Диспетчерський дозвіл надають виключно для прискорення та ешелонування повітряного руху і базується на відомих умовах повітряного

руху, які впливають на безпеку виконання польотів ПС. До таких умов повітряного руху належать не тільки ПС, які знаходяться в повітрі, але і в зоні маневрування, та яким надається диспетчерське ОНР, а також будь-які транспортні засоби або інші перешкоди, що знаходяться у зоні маневрування, але встановлені не на постійній основі.

2. Якщо диспетчерський дозвіл не задовольняє КПС, він може зробити запит та одержати змінений диспетчерський дозвіл, якщо це практично можливо.

3. Надання диспетчерського дозволу з боку органу диспетчерського ОНР є підставою для продовження дій екіпажу ПС, тільки у відношенні відомого повітряного руху.

Дозвіл не надає повноваження порушувати будь-які діючі правила встановлені для сприяння безпеці польотів або для будь-яких інших цілей.

Диспетчерський дозвіл не звільняє КПС від будь-якої відповідальності у зв'язку з можливим порушенням чинних правил та застосовуваних процедур.

4. Органи диспетчерського ОНР мають видавати диспетчерські дозволи, необхідні для запобігання зіткненням, прискоренню та підтриманню впорядкованого потоку повітряного руху.

5. Диспетчерські дозволи мають бути надані достатньо завчасно, щоб гарантувати їх передачу ПС із достатнім запасом часу для дій щодо їх дотримання.

6. Коли план польоту визначає, що початкова частина польоту буде неконтрольованою, і що наступна частина польоту підлягатиме диспетчерському ОНР, ПС має бути проінформовано щодо потреби отримання диспетчерського дозволу від органу диспетчерського ОНР, у районі відповідальності якого розпочнеться контрольований політ.

7. Коли план польоту визначає, що перша частина польоту буде підлягати диспетчерському ОНР, а наступна частина польоту буде неконтрольованою, диспетчерський дозвіл зазвичай надають до точки, де закінчується контрольований політ.

8. Коли екіпаж ПС подає на аеродромі відправлення плани польоту для різних етапів польоту з проміжними зупинками, первинний диспетчерський дозвіл обмежують першим аеродромом призначення, подальші диспетчерські дозволи видають для кожної наступної частини польоту.

9. План польоту для другого і кожного наступного етапу польоту через проміжні аеродроми стають активними для цілей ОНР, пошуку та рятування лише тоді, коли відповідний орган ОНР отримав повідомлення про виліт ПС із відповідного аеродрому вильоту, за винятком випадків, передбачених у пункті 10 цієї глави.

10. У разі виконання польоту за розкладом, за попередньою домовленістю між органами ОНР та експлуатантами ПС, коли запропонований маршрут польоту проходить через більш ніж один диспетчерський район, ПС може бути наданий диспетчерський дозвіл на

весь маршрут з проміжними зупинками в межах інших диспетчерських районів після координації між відповідними РДЦ.

11. Диспетчерські дозволи мають містити стверджувальні та стислі дані і, за можливості, бути сформульовані стандартно.

12. За винятком випадків, передбачених пунктах 3-14 глави 2 розділу VI цих Авіаційних правил, стосовно стандартних диспетчерських дозволів на виліт, диспетчерські дозволи мають містити елементи, зазначені в пункті 3 глави 9 розділу XI цих Авіаційних правил.

13. За винятком випадків, коли впроваджені процедури використання стандартного диспетчерського дозволу на виліт, РДЦ повинні передавати дозволи до ДОП або АДВ з найменшою можливою затримкою після отримання запиту, зробленого цими органами ОПР, або до такого запиту, якщо це практично можливо.

14. Орган диспетчерського ОПР може звертатися до суміжного органу диспетчерського ОПР для дозволу ПС прямувати на визначену точку протягом визначеного періоду часу.

15. Після того, як первинний диспетчерський дозвіл був виданий ПС у пункті відправлення, відповідний орган ОПР може видавати змінений диспетчерський дозвіл і інформацію про рух, якщо це необхідно.

16. У разі наявності умов та координаційних процедур за запитом ПС може бути надано диспетчерський дозвіл на крейсерський набір висоти.

Такий дозвіл надають для крейсерського набору висоти вище визначеного рівня або між визначеними рівнями.

17. ПС, яке має намір виконувати надзвуковий політ, диспетчерський дозвіл щодо етапу трансзвукового прискорення, за можливості, надають до вильоту.

18. Під час трансзвукового та надзвукового етапів польоту доповнення до диспетчерського дозволу мають бути мінімальними і враховувати експлуатаційні обмеження ПС на цих етапах польоту.

19. Межа дії диспетчерського дозволу має бути зазначена шляхом назви відповідної основної точки, аеродрому або межі контрольованого повітряного простору.

20. У разі проведення попередньої координації з органами ОПР, під контролем яких згодом буде перебувати ПС, або у разі обґрунтованої впевненості, що така координація може бути здійснена з ними завчасно перед тим, як прийняти контроль за ПС, межею дії диспетчерського дозволу має бути аеродром призначення. Якщо це неможливо, межею дії диспетчерського дозволу має бути відповідна проміжна точка, при цьому забезпечують відповідне прискорення координації з отримання диспетчерського дозволу таким чином, щоб дозвіл на політ до аеродрому призначення міг бути виданий якомога швидше.

21. Якщо ПС було надано диспетчерський дозвіл до проміжної точки у суміжному контрольованому повітряному просторі, орган

диспетчерського ОНР, що надає обслуговування у цьому повітряному просторі має якомога швидше видати змінений дозвіл ПС до аеродрому призначення.

22. У разі знаходження аеродрому призначення поза межами контрольованого повітряного простору, орган диспетчерського ОНР, який є останнім, що надає диспетчерське обслуговування у контрольованому повітряному просторі, через який проходить ПС, видає відповідний дозвіл для польоту до межі контрольованого повітряного простору.

23. Маршрут польоту має бути деталізований у кожному диспетчерському дозволі, коли це вважають за потрібне. Фраза «CLEARED FLIGHT PLANNED ROUTE» (ДОЗВОЛЕНИЙ МАРШРУТ ЗГІДНО З ПЛАНОМ ПОЛЬОТУ) може бути використана для опису будь-якого маршруту або його частини, за умови, що маршрут або його частина ідентичні тому, що наведено в поданому плані польоту, і надана достатня деталізація маршруту, щоб визначити ПС за цим маршрутом. Фрази «CLEARED (designation) DEPARTURE» (ДОЗВОЛЕНО (позначення) ВІДПРАВЛЕННЯ) або «CLEARED (designation) ARRIVAL» (ДОЗВОЛЕНО (позначення) ПРИБУТТЯ) можуть використовуватися, коли на аеродромі стандартні маршрути відправлення або прибуття встановлені та опубліковані в АІР. Стосовно стандартних диспетчерських дозволів для ПС, що вилітають інформацію наведено у пункті 8 глави 2 розділу VI цих Авіаційних правил. Стосовно стандартних диспетчерських дозволів для ПС, що прибувають інформацію наведено у пункті 11 глави 4 розділу VI цих Авіаційних правил.

24. Фразу «CLEARED FLIGHT PLANNED ROUTE» (ДОЗВОЛЕНИЙ МАРШРУТ ЗГІДНО З ПЛАНОМ ПОЛЬОТУ) не використовують при видачі повторного дозволу.

25. ПС, по можливості, має бути запропоновано найкоротший маршрут з урахуванням обмежень повітряного простору, завантаженості органів ОПР та щільності повітряного руху, а також за умови забезпечення своєчасної координації.

За винятком випадків, передбачених у пунктах 3-14 глави 2 та пунктах 5 глави 4 розділу VI цих Авіаційних правил, під час використання стандартних дозволів на відправлення та прибуття, диспетчерські вказівки, що стосуються рівнів, та які входять до складу диспетчерських дозволів, мають включати складові, зазначені у пункті 4 глави 9 розділу XI цих Авіаційних правил.

26. У разі видачі диспетчерського дозволу, що охоплює запитувану зміну маршруту або рівня, точний характер зміни має бути включений до такого диспетчерського дозволу.

27. Якщо умови повітряного руху не дозволяють надати диспетчерський дозвіл щодо запитуваної зміни, використовується слово «UNABLE» (НЕМОЖЛИВО). Коли обставини дозволяють, слід запропонувати альтернативний маршрут або рівень.

28. Коли запропонований альтернативний маршрут приймається екіпажем ПС згідно з процедурами, описаними в пункті 27 цієї глави, у доповненому диспетчерському дозволі має бути описаний маршрут до точки, де він приєднується до раніше дозволеного маршруту, або до пункту

призначення, якщо новий маршрут не буде приєднуватися до початкового маршруту.

29. Пілот повинен повторювати диспетчеру УПР частини дозволів та вказівок щодо забезпечення безпеки польотів, переданих за допомогою мовного радіозв'язку. Завжди повторюють:

1) дозволи на політ за маршрутом;

2) дозволи та вказівки щодо зайняття, посадки, зльоту, очікування біля ЗПС, перетину ЗПС та руління по ЗПС, руління в зворотному напрямку по будь-якій ЗПС;

3) робочу ЗПС; установку шкали барометричного висотоміру; коди ВОРЛ; вказівки щодо рівнів польоту, курсу та швидкості; які передає диспетчер УПР або які містяться в повідомленнях АТІS, рівні переходу.

Якщо рівень польоту ПС повідомляється відносно стандартного тиску 1013 гПа, слова «FLIGHT LEVEL» (ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ) передують цифрам рівня. Якщо рівень польоту ПС повідомляють стосовно QNH/QFE, то за цифрами йде слово «FEET» (ФУТІВ) або «METERS» (МЕТРІВ) відповідно.

30. При отриманні вказівки на зв'язок з іншим органом ОПР на іншому мовному ДВЧ-каналі пілот повинен повторити знову призначений канал зв'язку.

31. Вимоги щодо повторювання вказівок пілотами при виконанні окремих процедур також наведено у підпункті 2 пункту 8 глави 7 та пункті 8 глави 10 розділу VII цих Авіаційних правил.

32. Інші дозволи або вказівки, охоплюючи умовні дозволи, мають повторюватися екіпажем ПС або підтверджуватися ним так, щоб не виникало сумніву, що вони зрозумілі і будуть дотримані.

33. Диспетчер УПР повинен прослуховувати повторення пілотом виданого диспетчерського дозволу або вказівки для впевненості у їх правильному підтвердженні та невідкладно вживати заходів для усунення виявлених під час повторення розбіжностей.

34. Мовного повторення повідомлень CPDLC не вимагають.

В окремих випадках, за експлуатаційної необхідності відповідного провайдера послуг ОПР, можуть застосовуватись процедури повторення окремих повідомлень CPDLC засобами мовного радіозв'язку. Такі випадки мають бути опубліковані в AIP.

Процедури та положення, що стосуються обміну повідомленнями CPDLC та підтвердження таких повідомлень, розміщено в томі II «Communication Procedures including those with PANS status» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO, Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO та розділі XIV цих Авіаційних правил.

6. Диспетчерські вказівки щодо керування швидкістю
у горизонтальній площині

1. З метою сприяння безпечному та впорядкованому потоку руху ПС може бути надано вказівки щодо корегування швидкості польоту у визначений спосіб. ПС слід завчасно інформувати про заплановане керування швидкістю.

Застосування керування швидкістю протягом значного періоду часу може негативно вплинути на витрати запасу палива ПС.

Положення, що стосуються поздовжнього ешелонування з використанням техніки числа Маха, містяться в розділі V цих Авіаційних правил.

2. Вказівки щодо керування швидкістю залишаються чинними до часу, коли вони не будуть недвозначно скасовані або змінені диспетчером УПР.

Скасування будь-якої вказівки щодо керування швидкістю не звільняє екіпаж ПС від дотримання обмежень швидкості, пов'язаних з класифікацією повітряного простору, як зазначено в додатку 3 АПУ «Обслуговування повітряного руху».

3. Керування швидкістю не застосовується до ПС, які підходять до точки очікування або перебувають над нею.

4. Коригування швидкості слід обмежувати настільки, наскільки це необхідно для дотримання бажаного мінімуму ешелонування або інтервалу. Слід уникати видачі вказівок, які передбачають багаторазові зміни швидкості, в тому числі поперемінне збільшення або зменшення швидкості.

5. Пілот повинен інформувати відповідний орган ОНР у всіх випадках, коли він не в змозі виконати вказівки щодо швидкості польоту. У таких випадках диспетчер УНР має застосувати альтернативний метод забезпечення бажаного інтервалу між відповідними ПС.

6. На рівнях 7600 м (FL250) або вище коригування швидкості здійснюються у величинах, кратних 0,01 числа Маха, а на рівнях нижче 7600 м (FL250) – величинами IAS, кратними 20 км/год (10 kt).

На вищих ешелонах польоту величина 0,01 числа Маха приблизно дорівнює 11 км/год (6 kt) IAS.

За умови виконання польоту з повним завантаженням і на значній висоті можливості ПС щодо зміни швидкості можуть бути дуже обмеженими.

7. ПС потрібно інформувати, коли обмеження швидкості надалі не вимагається.

8. Для встановлення бажаного інтервалу між двома або більше ПС, що прямують одне за одним, диспетчер УНР має насамперед або зменшити швидкість ПС що слідує позаду, або збільшити швидкість ПС, що слідує попереду, а потім належним чином скоригувати швидкість інших ПС.

9. Для витримування бажаного інтервалу під час застосування методів керування швидкістю всім ПС, яких це стосується, необхідно призначати конкретні швидкості.

У разі витримування постійної швидкості IAS дійсна швидкість TAS ПС під час зниження зменшуватиметься. Коли два ПС, що знижуються, витримують однакові IAS і переднє ПС перебуває на меншій висоті, то TAS

ПС, що прямує попереду буде менше TAS ПС, що прямує позаду. Відстань між двома ПС буде таким чином зменшуватися, якщо не застосовується достатня різниця у швидкостях. З метою розрахунку бажаної різниці у швидкостях між двома ПС, які прямують одне за одним, зазвичай застосовується параметр – 11 км/год (6 kt) IAS на 300 м (1000 ft) різниці у висоті. Під час керування швидкостями на рівнях нижче 2 450 м (FL80) різниця між IAS і TAS може не братися до уваги.

Час і відстань, необхідні для досягнення бажаного інтервалу, збільшуватимуться зі зростанням висоти, швидкості та в разі польоту ПС з прибраними закрилками і шасі.

10. За наявності практичної можливості слід дозволяти ПС компенсувати період оголошеної затримки під час прибуття шляхом польоту в крейсерському режимі зі зменшеною швидкістю на етапі, що залишився.

11. Для ПС, що прибуває, за потреби надається вказівка витримувати максимальну швидкість, мінімальну швидкість чистого крила (мінімальна швидкість, при якій літак може виконувати політ без випущених закрилків, передкрилків, повітряних гальм або шасі), мінімальну швидкість або задану швидкість.

12. Зменшення швидкості до значень менше ніж 460 км/год (250 kt) IAS для турбореактивних ПС на початковому етапі зниження з крейсерського ешелону здійснюють лише за погодженням з екіпажем ПС.

13. Потрібно уникати видачі ПС вказівок одночасно витримувати високу швидкість зниження та зменшити швидкість польоту, оскільки, як

правило, такі маневри несумісні. Будь-яке значне зменшення швидкості польоту під час зниження може вимагати тимчасового виведення ПС в горизонтальний політ для зменшення швидкості перед подальшим зниженням.

14. ПС, що прибувають, потрібно дозволяти якомога довше виконувати політ з прибраними механізацією та шасі. Нижче 4 550 м (FL150) для турбореактивних ПС може застосовуватися зменшення швидкості тільки до 410 км/год (220 kt) IAS, що практично відповідає мінімальній швидкості турбореактивного ПС з прибраними механізацією та шасі.

15. До ПС, що перебувають на проміжному та кінцевому етапах заходження на посадку, слід застосовувати лише незначні зменшення швидкості, які не перевищують ± 40 км/год (20 kt) IAS.

16. Керування швидкістю не слід застосовувати до ПС, які перебувають на кінцевому етапі заходження на посадку, після проходження ними точки, віддаленої від порога ЗПС на 7 км (4 NM).

Екіпаж ПС має стабілізувати заходження на посадку (швидкість і конфігурація), як правило, за 5 км (3 NM) від порога ЗПС. Вимоги до параметрів стабілізованого заходження на посадку наведено у главі 3 розділу V тому III «Aircraft Operating Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

17. Екіпаж ПС повинен дотримуватися опублікованих обмежень швидкості SID та STAR, за винятком коли обмеження скасовуються або змінюються диспетчером УПР.

Деякі обмеження швидкості SID і STAR забезпечують обмеження в межах процедури відправлення або прибуття RNAV (наприклад, максимальна швидкість, пов'язана з дугою постійного радіуса на ділянці до фіксованої точки (RF)).

Інформацію, що стосується диспетчерських дозволів на виліт за SID та на прибуття за STAR наведено відповідно у пунктах 9-13 глави 2 та пунктах 12-16 глави 4 розділу VI цих Авіаційних правил.

7. Диспетчерські вказівки щодо керування вертикальною швидкістю

1. Для сприяння безпечному та впорядкованому потоку повітряного руху ПС надають вказівки скорегувати вертикальну швидкість набирання висоти або швидкість зниження. Керування вертикальною швидкістю може застосовуватися стосовно двох ПС, що здійснюють набирання висоти або зниження, для встановлення або витримування конкретного мінімуму ешелонування.

2. Керування вертикальною швидкістю потрібно обмежувати значеннями, необхідними для встановлення та/або витримування бажаного мінімуму ешелонування. Потрібно уникати видачі вказівок, що передбачають багаторазові зміни вертикальної швидкості набирання висоти та зниження.

3. Пілот повинен інформувати відповідний орган ОПР щоразу, коли він не в змозі витримувати задану вертикальну швидкість набирання висоти або зниження. У таких випадках диспетчер УПР повинен негайно

застосовувати альтернативний метод забезпечення відповідного мінімуму ешелонування.

4. ПС мають бути поінформовані, коли обмеження вертикальної швидкості набирання висоти або зниження надалі не вимагається.

5. ПС може бути надана вказівка прискорити набирання висоти або зниження відповідно для досягнення чи перетину заданого рівня або уповільнити набирання висоти чи зниження.

6. ПС, що знижується, може бути надана вказівка витримувати задану швидкість зниження, що дорівнює або більше відповідного значення, або швидкість зниження, що дорівнює або менше відповідного значення.

7. У разі застосування керування вертикальною швидкістю диспетчер УПР повинен визначити, до якого рівня(ів) ПС може витримувати задану вертикальну швидкість набирання висоти або, у випадку зниження, задану вертикальну швидкість зниження, та гарантувати можливість своєчасного застосування альтернативних методів забезпечення ешелонування, якщо в цьому буде потреба.

Диспетчери УПР мають бути обізнані з льотно-технічними характеристиками та обмеженнями ПС у разі одночасного застосування обмежень горизонтальної та вертикальної швидкості.

8. Перехід від польоту за ППП до польоту за ПВП

1. Перехід від польоту за ППП до польоту за ПВП є прийнятним лише тоді, коли повідомлення, ініційоване КПС, містить специфічний вираз «CANCELLING MY IFR FLIGHT», (СКАСОВУЮ МІЙ ПОЛІТ ЗА ППП), разом із змінами до поточного плану польоту, якщо такі є, отримано органом ОНР. Запрошення про перехід з польотів з ППП до польоту на ПВП в прямий чи опосередкований спосіб не здійснюють.

2. Орган ОНР, як правило, не надає жодної іншої відповіді, крім підтвердження «IFR FLIGHT CANCELLED AT (час)» (ПОЛІТ ЗА ППП СКАСОВАНО У (час)).

3. Коли орган ОНР має інформацію про те, що за маршрутом польоту ПС, ймовірно, існують ПМУ, йому потрібно, якщо це практично можливо, попередити про це пілота, який переходить з польоту за ППП до польоту за ПВП.

Форму зазначеного попередження наведено у пункті 6 глави 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

4. Орган ОНР, який отримує повідомлення про намір ПС перейти з ППП до ПВП, повинен, без затримки наскільки це практично можливо, повідомити про це всі інші органи ОНР, яким був адресований план польоту за ППП, за винятком тих органів, через райони чи зони яких політ вже пройшов.

9. Категорії повітряних суден за турбулентністю у сліді

1. Термін «турбулентність у сліді» використовується в цьому контексті для опису впливу повітряних мас, що обертаються позаду закінцівок крил літаків, на відміну від терміну «вихор турбулентності у сліді», що описує природу таких повітряних мас. Детальні характеристики щодо вихорів турбулентності у сліді та їх впливу на ПС містяться в частині II розділу 5 Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

2. За винятком випадків, передбачених у пункті 3 цієї глави, мінімуми ешелонування через турбулентність у супутньому сліді базуються на розподілі типів літаків у чотирьох категоріях відповідно до максимальної сертифікованої злітної маси наступним чином:

1) надважкі (J) – типи літаків, що зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO як надважкі (помічені літерою «J» в графі категорії турбулентності в супутньому сліді – WTC);

2) важкі (H) – типи літаків з вагою 136 000 кг або більше, за винятком типів літаків, які зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO як надважкі;

3) середні (M) – типи ПС з вагою менше ніж 136 000 кг, але більше ніж 7 000 кг;

4) легкі (L) - типи ПС з вагою 7000 кг або менше.

Категорію турбулентності в супутньому сліді для кожного типу ПС зазначено в Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO

3. За умови впровадження провайдером послуг ОПР можуть застосовуватися мінімуми ешелонування, що базуються на турбулентності у супутньому сліді з використанням груп турбулентності в супутньому сліді типів ПС, що визначені за допомогою даних про формування супутнього сліду і показників стійкості ПС до турбулентності. Враховуючи залежність характеристик супутнього сліду насамперед від сертифікованої злітної маси, характеристик крила та швидкості польоту застосовують наступні групи турбулентності у супутньому сліді:

1) група А – типи літаків з вагою 136 000 кг і більше та розмахом крила, що дорівнює 80 м або менше, але більше ніж 74,68 м;

2) група В – типи літаків з вагою 136 000 кг і більше та розмахом крила, що дорівнює 74,68 м або менше, але більше ніж 53,34 м;

3) група С – типи літаків з вагою 136 000 кг і більше та розмахом крила, що дорівнює 53,34 м або менше, але більше ніж 38,1 м;

4) група D – типи літаків з вагою менше, ніж 136 000 кг але більше ніж 18 600 кг та розмахом крила більше ніж 32 м;

5) група Е – типи літаків з вагою менше, ніж 136 000 кг але більше ніж 18 600 кг та розмахом крила що дорівнює 32 м або менше, але більше ніж 27,43 м;

б) група F – типи літаків з вагою менше, ніж 136 000 кг але більше ніж 18 600 кг та розмахом крила , що дорівнює 27,43 м і менше;

7) група G – типи ПС з вагою 18 600 кг або менше (без критерія розмаху крила).

Інструктивний матеріал щодо впровадження ешелонування, що базується на турбулентності у супутньому сліді з використанням груп турбулентності в супутньому сліді типів ПС міститься в Doc 10122 «Manual on Implementation of Wake Turbulence Separation Minima» ICAO.

4. У випадку застосування груп ПС по типу турбулентності у сліді під час ешелонування ПС, інформація про групу турбулентності у супутньому сліді, до якої належить ПС має бути доведена до диспетчера УПР.

5. Вертольоти мають зберігати достатню відстань від легких літаків при зависанні або під час руління в повітрі, оскільки лопаті несучого гвинта при обертанні створюють вихори більш інтенсивні із розрахунку на кілограм загальної маси, ніж ПС з фіксованим крилом. В режимі висіння в умовах дії ефекту близькості землі або під час руління в повітрі вертоліт генерує направлений до землі високошвидкісний потік повітряних мас на відстані, що приблизно дорівнює трьом діаметрам несучого гвинта.

Вимоги щодо мінімумів ешелонування через турбулентність у сліді наведено у главі 18 розділу V та у пунктах 19-22 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

6. Відносно ПС, що мають категорії турбулентності у сліді притаманні надважким та важким ПС, при початковому встановленні радіотелефонного зв'язку між такими ПС та органами ОНР до позивного ПС додається слово «SUPERHEAVY» (НАДВАЖКИЙ) або слово «HEAVY» (ВАЖКИЙ) відповідно.

Інструкції по заповненню поля 9 плану польоту відповідно до категорії турбулентності у сліді наведено в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

Група турбулентності в сліді А еквівалентна категорії турбулентності в сліді, що притаманна надважким ПС, а групи турбулентності у сліді В та С еквівалентні категорії турбулентності у сліді, що притаманна важким ПС.

10. Процедури встановлення шкал барометричних висотомірів

1. У повітряному просторі ОНР установлена єдина абсолютна висота переходу 3 050 м (10 000 ft).

2. Вертикальне положення ПС, за винятком випадків, передбачених у пункті 3 цієї глави, виражається у вигляді:

- 1) абсолютної висоти – на висоті переходу або нижче;
- 2) ешелону польоту – на ешелоні переходу або вище.

При перетині перехідного шару, вертикальне положення має бути виражено в значенні ешелону польоту під час набору і в значенні абсолютної висоти під час зниження.

3. Для забезпечення запасу висоти над перешкодами на кінцевому етапі заходження на посадку екіпаж ПС може використовувати встановлення шкали барометричного висотоміра за значеннями тиску QFE. Дані тиску QFE повідомляються органом ОПП на запит ПС. Вертикальне положення ПС може бути зазначено як відносна висота над перевищенням аеродрому протягом тієї частини польоту, для якої може бути використаний QFE, за винятком випадків, коли вертикальне положення ПС зазначено як відносна висота над перевищенням порога ЗПС, а саме:

1) для ЗПС обладнаних для заходження на посадку за приладами, якщо перевищення порога ЗПС є нижчим від перевищення аеродрому на 2 м (7 ft) або більше;

2) для ЗПС обладнаних для точного заходження на посадку.

4. Під час польотів по маршруту вертикальне положення ПС має бути виражено у вигляді:

1) ешелонів польоту – на найнижчому ешелоні польоту, що використовується, або вище;

2) абсолютної висоти – на єдиній абсолютній висоті переходу або нижче.

5. Орган ОПП, що надає обслуговування в ТМА, визначає ешелон переходу, що підлягає використанню в ТМА. Ешелоном переходу є

найнижчий ешелон польоту, що використовується вище абсолютної висоти переходу.

6. РДЦ, що обслуговує відповідний диспетчерський район, визначає найнижчий ешелон польоту, що підлягає використанню у межах РПІ за винятком ТМА.

7. Якщо два або більше аеродромів розташовані близько один до одного в межах одного ТМА, використовується єдиний ешелон переходу для всіх таких аеродромів.

8. Ешелон переходу визначається органом ОПП на період часу відповідно до інформації про фактичне значення QNH та тенденції його зміни (мінімального значення тиску QNH протягом періоду дії прогнозу).

9. Диспетчер УПП повинен завжди мати актуальну інформацію щодо номера ешелону польоту, що є діючим ешеленом переходу в даний час.

10. Ешелон переходу визначається органом ОПП з Таблиці розрахунку ешелону переходу, яку наведено у додатку 6 до АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України». Найнижчим ешеленом польотів є ешелон польоту, який встановлений принаймні на 300 м вище висоти переходу з урахуванням перехідного шару.

11. Крейсерські рівні польоту нижче встановленої мінімальної абсолютної висоти польоту, не призначають.

12. Органи диспетчерського ОНР в межах зони обслуговування, якщо обставини цього вимагають, визначають найнижчий рівень або рівні польоту для диспетчерського району або його частин та використовують його (їх) при призначенні рівнів польоту, а також повідомляють його (їх) ПС за запитом.

Найнижчим рівнем польоту є рівень, який дорівнює або перевищує встановлену мінімальну безпечну висоту польоту.

Частина диспетчерського району, для якої застосовується певний найнижчий ешелон польоту, визначається відповідно з потребами ОНР,

Завданнями диспетчерського ОНР, як це наведено в пункті 1 глави 1 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху», не передбачається попередження зіткнення ПС з місцевістю. Процедури, передбачені в цих Авіаційних правилах, не звільняють пілотів від забезпечення безпеки польотів при виданні органами ОНР будь-яких диспетчерських дозволів. У випадках коли ПС, що виконує політ за ППП наводиться з використанням систем спостереження ОНР або йому надано дозвіл прямувати за спрямленим маршрутом, який виводить ПС за межі встановленого маршруту ОНР, застосовуються процедури, описані в пункті 2 глави 13 розділу VIII цих Авіаційних правил.

13. Для передання на запит ПС, що знаходяться у польоті, відповідні органи ОНР повинні у будь-який час мати інформацію, необхідну для визначення найнижчого рівня польоту, для забезпечення належного запасу висоти над місцевістю на маршрутах або сегментах маршрутів, для яких ця інформація потрібна.

Якщо це передбачено відповідною регіональною аеронавігаційною угодою, ця інформація може складатися з кліматологічних даних.

14. РДЦ (ЦП) для передання на запит ПС повинні мати відповідні дані фактичного значення тиску QNH по аеродромах в межах відповідальності, мінімального прогнозного тиску для РПІ та диспетчерських районів, за які вони несуть відповідальність, а також для суміжних РПІ та СТА (ТМА).

15. Інформація про ешелон переходу має бути надана ПС завчасно до досягнення ним ешелону переходу під час зниження. Це може бути зроблено за допомогою мовного зв'язку, трансляції ATIS або за лінією передачі даних.

16. РДЦ та органи ОНР, що забезпечують ОНР в ТМА мають встановлювати та координувати з суміжними органами ОНР найнижчий ешелон польоту (ешелон переходу), що використовують на підставі інформації щодо фактичного значення тиску QNH та мінімального прогнозного тиску QNH в районах відповідальності.

17. Інформація про ешелон переходу може бути включена до диспетчерського дозволу на прибуття за необхідністю або на запит пілота.

18. Дані для встановлення барометричного висотоміру за значенням фактичного тиску QNH на аеродромі передають:

1) ПС, що прибуває – у складі диспетчерських дозволів на зниження нижче ешелону переходу, заходження на посадку та посадку або в складі дозволів на входження до аеродромного кола польотів при польотах за ПВП;

2) ПС, що вилітає – у складі диспетчерських дозволів на руління, за винятком випадку, коли відомо, що ПС вже отримало таку інформацію.

19. Дані для встановлення барометричного висотоміру за QFE передають ПС за запитом або на постійній основі відповідно до місцевих домовленостей. QFE надають для перевищення аеродрому, за винятком випадків, коли QFE надають для відповідного порогу ЗПС, а саме:

1) для ЗПС обладнаних для заходження на посадку за приладами, якщо перевищення порога ЗПС є нижчим від перевищення аеродрому на 2 м (7 ft) або більше;

2) для ЗПС обладнаних для точного заходження на посадку.

20. Дані для установки барометричного висотоміра, що надають ПС, мають бути округлені у меншу сторону до найближчого цілого гектопаскаля.

11. Повідомлення про місцезнаходження

1. На маршрутах, визначених основними точками, повідомлення про місцезнаходження екіпаж ПС передає під час прольоту або якнайшвидше після прольоту над кожною визначеною точкою передання донесень, за винятком випадків, передбачених у пунктах 3 та 8 цієї глави. Додаткові повідомлення про місцезнаходження ПС також можуть передаватися при прольоті інших точок за запитом відповідного органу ОПР.

2. На маршрутах, де відсутні основні точки, повідомлення про місцезнаходження екіпаж ПС передає якнайшвидше після перших 30 хв польоту і через кожні наступні 30 хв, крім випадків, передбачених у пункті 3 цієї глави. Додаткові донесення з більш короткими інтервалами часу можуть бути запитані відповідним органом ОПР.

3. За умови доступності даних щодо стану польоту від засобів спостереження, наприклад, від радіолокатора, ADS-B, як зазначено у пункті 4 глави 12 розділу VIII цих Авіаційних правил, а також в інших визначених провайдером послуг ОПР обставинах, коли уникнення звичайних повідомлень про місцезнаходження від визначених ПС є прийнятним, екіпажі ПС можуть не надавати повідомлення про місцезнаходження в кожній визначеній точці обов'язкового донесення або через визначені інтервали часу. При цьому слід враховувати метеорологічні вимоги щодо складання та передачі даних спостережень з борту ПС відповідно до розділу V Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 09 березня 2017 року № 166, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 вересня 2017 року за № 1092/30960 (далі – АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації»).

Повідомлення про місцезнаходження ПС можуть бути запитані відповідними органами ОПР.

4. Повідомлення про місцезнаходження, що вимагаються згідно з пунктами 1 та 2 цієї глави, мають бути надані до органу ОПР, що обслуговує повітряний простір, в якому ПС виконує політ. Крім того, коли це зазначено у AIP або вимагається відповідним органом ОПР, останнє повідомлення про місцезнаходження перед переходом з одного РПІ або диспетчерського

району до сусіднього РПІ або диспетчерського району має бути надано до органу ОПР у повітряний простір якого входитьиме ПС.

5. Якщо повідомлення про місцезнаходження не отримано в очікуваний час, подальший контроль не має ґрунтуватися на припущенні, що розрахунковий час є точним. Необхідно вживати негайних заходів для отримання повідомлення про місцезнаходження, якщо припускається, що це може впливати будь-яким чином на ОПР інших ПС.

6. Повідомлення про місцезнаходження може бути передано за допомогою мовних повідомлень та повідомлень ADS-B.

7. Мовні повідомлення про місцезнаходження, що вимагаються відповідно до пунктів 1 та 2 цієї глави, мають містити такі елементи інформації:

- 1) ідентифікація ПС;
- 2) місцезнаходження;
- 3) час;
- 4) ешелон або абсолютна висота польоту, включаючи проходження (звільнення) рівня, якщо заданий рівень не витримується;
- 5) наступна точка і розрахунковий час її прольоту

б) наступна основна точка.

У контрольованому повітряному просторі, або за умови подання плану польоту під час передання мовних повідомлень про місцезнаходження елементи, зазначені у підпунктах 4-6 цього пункту, можуть не включатися до повідомлень про місцезнаходження.

Однак, у разі початкового виклику після переходу на нову частоту мовного двостороннього зв'язку «повітря – земля», елемент, зазначений у підпункті 4 цього пункту має бути включений до повідомлення про місцезнаходження.

Якщо ПС отримало вказівку витримувати певну швидкість, інформацію про це має бути включено до складу повідомлення про місцезнаходження. Призначена швидкість також має бути включена під час початкового виклику після переходу на нову частоту мовного двостороннього зв'язку «повітря – земля», незалежно від того, потрібно чи ні повне повідомлення про місцезнаходження.

У контрольованому повітряному просторі, де ОПР надають за допомогою засобів спостереження ОПР та де забезпечується стійкий двосторонній зв'язок «повітря – земля» між пілотом та диспетчером УПР, початковий виклик після зміни ПС каналу зв'язку має містити тільки інформацію, зазначену у підпунктах 1 та 4 цього пункту. В подальшому повідомлення про місцезнаходження мають містити тільки інформацію, зазначену у підпунктах 1-3 цього пункту.

Обмінання у мовних повідомленнях про місцезнаходження інформації, зазначеної у підпункті 4 цього пункту можливе, коли інформація про ешелон або абсолютну висоту польоту, отримані на основі даних про висоту за відповідним тиском, є постійно доступною диспетчерам УПР на дисплеях повітряної обстановки у формулярах супроводження, пов'язаних з відображенням місцезнаходження ПС, та при розробленні відповідних процедур для гарантування безпечного та ефективного використання зазначеної інформації про висоту.

8. Початковий виклик органу диспетчерського ОПП після зміни каналу мовного двостороннього зв'язку «повітря – земля» має містити такі елементи:

1) позивний станції, яку викликають;

2) позивний ПС і слово «SUPER HEAVY» (НАДВАЖКИЙ) або слово «HEAVY» (ВАЖКИЙ) для ПС, що відносяться до категорії надважких та важких ПС за турбулентністю у сліді відповідно;

3) ешелон або абсолютна висота польоту, включаючи проходження (звільнення) рівня, якщо заданий рівень не витримується;

4) швидкість, якщо вона призначена органом диспетчерського ОПП;

5) додаткові елементи, як того вимагає відповідний орган ОПП.

9. Передача повідомлень про місцезнаходження за допомогою повідомлень ADS-C здійснюють шляхом автоматичної передачі до органу ОПП, що обслуговує повітряний простір, в якому ПС виконує політ. Вимоги щодо передачі даних та їх обсягу у повідомленнях ADS-C орган диспетчерського ОПП визначає на основі поточних операційних умов та повідомляє їх ПС. Визначені вимоги ПС підтверджує відповідно до угоди ADS-C.

10. Зміст повідомлень ADS-C має складатися з блоків даних, вибраних з наступного:

1) ідентифікація ПС;

2) базовий блок даних ADS-C, який є обов'язковим і має бути включеним до всіх повідомлень ADS-C:

широта;

довгота;

висота;

час;

показник якості даних;

3) вектор шляхової швидкості:

трек;

швидкість руху відносно землі;

швидкість набору або зниження;

4) вектор повітряної швидкості:

курс;

число Маха або IAS;

вертикальна швидкість набору або зниження;

5) прогнозований профіль польоту:

наступна точка на шляху;

очікувана висота в наступній точці на шляху;

очікуваний час в наступній точці на шляху;

подальша точка на шляху, що слідує за наступною точкою на шляху;
очікувана висота в подальшій точці на шляху, що слідує за наступною
точкою на шляху;

очікуваний час в подальшій точці на шляху, що слідує за наступною
точкою на шляху;

б) метеорологічна інформація:

швидкість вітру;

напрямок вітру;

символ якості даних щодо вітру, якщо доступно;

температура;

турбулентність, якщо доступно;

вологість, якщо доступно.

Специфікації для елементів блоку даних метеорологічної інформації,
включаючи їх діапазони значень і терміни передавання, наведені в розділі V
АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

7) короткострокові наміри:

широта в прогнозованій точці;

довгота в прогнозованій точці;

висота в прогнозованій точці;

час прогнозування.

Якщо передбачається, що зміна висоти, треку або швидкості буде
відбуватися між фактичним місцезнаходженням ПС і прогнозованою
точкою, додаткову інформацію буде надано в блоці проміжного наміру
наступним чином:

відстань від фактичної точки до точки зміни;

трек від фактичної точки до точки зміни;
висоти в точці зміни;
прогнозований час до точки зміни;

11. Базовий блок даних ADS-C вимагається від усіх ПС, обладнаних ADS-C. Інші блоки даних ADS-C включаються у разі необхідності.

Блок даних, зазначений у підпункті 6 пункту 10 цієї глави (метеорологічна інформація) передається відповідно до глави 2 розділу V АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

Аварійні та/або термінові повідомлення ADS-C мають містити стан надзвичайної ситуації та/або стан терміновості.

12. Формати даних повідомлень ADS-B наведено у частині I тому III «Communication systems» та у томі IV «Surveillance and Collision Avoidance Systems» додатка 10 «Aeronautical Communications» ICAO.

12. Повідомлення щодо операційної та метеорологічної інформації

1. Коли ПС, що виконує політ за маршрутом, має надавати по лінії передачі даних оперативну та/або регулярну метеорологічну інформацію в моменти часу, що передбачені для передання донесень про місцезнаходження відповідно до пунктів 1 та 2 глави 11 цього розділу, повідомлення про місцезнаходження надають відповідно до пункту 11 глави 11 цього розділу (вимоги щодо передання метеорологічної інформації з ПС, обладнаного ADS-C), або у формі регулярних донесень з борту ПС. Дані спеціальних спостережень з борту ПС повідомляють як спеціальні донесення з борту ПС. Всі повідомлення з борту ПС повідомляють якнайшвидше.

2. Регулярні донесення з борту ПС, передані за допомогою лінії передачі даних, коли ADS-C не застосовується, з урахуванням вимог пункту 3 цієї глави, мають містити інформацію, що стосується таких елементів:

1) частина 1 – інформація про місцезнаходження:

ідентифікація ПС;

місцезнаходження;

час;

ешелон польоту або абсолютна висота польоту;

наступна позиція і час її прольоту;

наступна основна точка;

2) частина 2 – операційна інформація:

розрахунковий час прибуття;

запас палива;

3) частина 3 – метеорологічна інформація:

напрямок вітру;

швидкість вітру;

символ якості даних щодо вітру;

температура повітря;

турбулентність, якщо доступно;

вологість, якщо доступно.

3. Частина 1 регулярного донесення з борту ПС є обов'язковою, за винятком того, що її елементи «наступна позиція і час її прольоту» та «наступна основна точка» можуть не зазначатись, якщо це передбачено на

основі регіональних аеронавігаційних угод. Частина 2 регулярного донесення з борту ПС або його окремі елементи передаватимуться тільки у разі вимог експлуатанта, призначеного ним представника або за рішенням КПС. Частина 3 регулярного донесення з борту ПС передається відповідно до розділу V АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

У той час як елемент частини 1 «ешелон польоту або висота», згідно з вимогами пункту 7 глави 11 цього розділу може бути виключений із змісту повідомлення про місцезнаходження, що передається за допомогою мовного зв'язку двостороннього «повітря – земля», коли це передбачено на основі регіональних аеронавігаційних угод, цей елемент не може бути виключено з частини 1 регулярного донесення з борту ПС.

4. Спеціальні спостереження мають бути складені та доведені екіпажем ПС у формі спеціального донесення з борту ПС, коли виникають або спостерігаються наступні умови:

- 1) помірна або сильна турбулентність;
- 2) помірне або сильне обмерзання;
- 3) сильна гірська хвиля;
- 4) грози, без граду, які замасковані, приховані в хмарах, часті або в фронтальних поривах;
- 5) грози, з градом, які замасковані, приховані в хмарах, часті або в фронтальних поривах;

6) сильна пилова буря або сильна піщана буря;

7) хмара вулканічного попелу;

8) виникнення вулканічної діяльності, що передує виверженню або вулканічне виверження. Виникнення вулканічної діяльності, що передує виверженню у цьому контексті означає незвичайну та/або зростаючу вулканічну активність, яка може передувати вулканічному виверженню;

9) фактично перевірений ефект гальмування на ЗПС є гіршим за повідомлений.

Якщо пілот спостерігає інші метеорологічні умови, не зазначені у підпунктах 1-8 цього пункту, наприклад зсув вітру, та які, на думку КПС, мають вплив на безпеку польотів або суттєво впливають на ефективність виконання польотів, він повинен, за наявної можливості, повідомити про це відповідний орган ОПР.

5. Крім того, у разі трансзвукового та надзвукового польоту спеціальні донесення з борту ПС додатково передають екіпажі всіх ПС, коли мають місце або спостерігаються наступні умови:

1) помірна турбулентність;

2) град;

3) купчасто-дощові хмари.

6. При використанні лінії передачі даних спеціальні донесення з борту ПС мають містити такі елементи:

1) позначення типу повідомлення;

2) ідентифікація ПС;

3) блок даних 1, що включає наступні дані:

широта;

довгота;

барометрична абсолютна висота;

час;

4) блок даних 2, що включає наступні дані:

напрямок вітру;

швидкість вітру;

символ якості даних щодо вітру;

температура повітря;

турбулентність, якщо доступно;

вологість, якщо доступно;

5) блок даних 3, що включає умови, які вимагають надання спеціального донесення з борту ПС, відповідно до переліків, зазначених у пунктах 4 та 5 цієї глави.

7. При використанні мовного зв'язку спеціальні донесення з борту ПС мають містити такі елементи:

1) позначення типу повідомлення;

2) частина 1 – інформація про місцезнаходження, а саме:

ідентифікація ПС;

місцезнаходження;

час;

ешелон польоту або абсолютна висота;

3) частина 3 – метеорологічна інформація, щодо умов, які вимагають надання спеціального донесення з борту ПС, відповідно до переліків, зазначених у пунктах 4 та 5 цієї глави.

8. Спеціальні спостереження мають проводитись екіпажем ПС впродовж всього польоту та доводитись під час спостережень або, за практичної можливості, одразу після проведення спостережень.

9. Для складання донесень з борту ПС за допомогою мовного зв'язку використовують бланк AIREP SPECIAL та інструкції по його заповненню, наведені у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

10. Під час передання донесень з борту ПС за допомогою мовного зв'язку та їх ретрансляції органами ОПР необхідно дотримуватися форматів повідомлень та фразеології, наведених у додатку 6 до цих Авіаційних правил. Розповсюдження автоматизованих систем для передання донесень з борту ПС вимагає дотримання встановленого порядку та форми передання елементів таких донесень.

11. Екіпажі ПС під час виконання польоту за маршрутами, що можуть підлягати впливу хмар вулканічного попелу повинні скласти спеціальні донесення у випадку, визначеному у підпункті 7 пункту 4 цієї глави. Для складання спеціальних донесень з борту ПС, що містять спостереження вулканічної активності, використовують бланк VAR який наведено у додатку 5 цих Авіаційних правил.

Для зручності інструкції щодо заповнення бланку можуть бути надруковані на зворотному боці бланку VAR.

12. При отриманні спеціальних донесень з борту ПС за допомогою лінії передачі даних, органи ОПР повинні негайно направляти їх до відповідного метеорологічного органу, WAFCs та центрів, визначених регіональною аеронавігаційною угодою, через мережу AFTN або інтернет. Специфікації щодо формату, який використовується під час пересилання метеорологічної інформації для WAFC, міститься в Doc 8896 «Manual of Aeronautical Meteorological Practice» ICAO.

13. При отриманні спеціальних донесень з борту ПС за допомогою мовного зв'язку органи ОПР повинні, за практичної можливості, без затримки передавати їх:

1) іншим відомим ПС, що перебувають в межах району відповідальності, на перебіг польоту яких можуть мати вплив зазначені у донесенні метеорологічні явища, якщо така інформація не була ними отримана;

2) до відповідного метеорологічного органу у формі та порядку, зазначених у додатку 5 до цих Авіаційних правил;

3) відповідним суміжним органам ОНР, які обслуговують чи будуть обслуговувати польоти ПС, планом яких передбачено виконання польоту у повітряному просторі з небезпечними метеоумовами;

При визначенні можливих адресатів між ПС та органами ОНР слід керуватися розрахунками можливої присутності ПС в районі, де спостерігалися умови, зазначені у пунктах 4 та 5 цієї глави, в межах одного польотного часу.

14. При отриманні спеціальних донесень з борту ПС за допомогою мовного зв'язку стосовно ситуації, коли фактично перевірений екіпажем ефект гальмування на ЗПС є гіршим за повідомлений, органи ОНР повинні без затримки передати отриману інформацію відповідному експлуатанту аеродрома.

13. Представлення та оновлення плану польоту

та даних для контролю польотів

1. План польоту, його оновлення та дані для контролю польоту мають бути доведені до диспетчера УНР для всіх польотів, яким надається ОНР відповідним органом ОНР. Будь-яку іншу інформацію яка необхідна або бажана для забезпечення ОНР слід доводити до органів ОНР.

2. IFPS забезпечує початкову обробку планів польотів та обмін повідомленнями щодо ОНР в межах європейського регіону ІСАО.

3. Достатня інформація і дані стосовно польоту мають бути представлені таким чином, щоб диспетчер УПР мав повне уявлення про поточну ситуацію повітряного руху в своєму районі (зоні) відповідальності і, у відповідних випадках, щодо руху в зонах маневрування аеродромів. Представлення даних оновлюють відповідно до ходу виконання польоту ПС, щоб забезпечити своєчасне виявлення та вирішення конфліктів, а також для спрощення та реєстрації запису координації з суміжними органами (секторами) ОПР.

4. Конфігурації повітряного простору, включаючи основні точки та інформацію, що стосується таких точок мають бути представлені відповідним чином. Дані, що підлягають представленню, включають відповідну інформацію з планів польотів та доповідей про місцезнаходження, а також дані про дозволи та координацію. Відображення інформації може генеруватися та оновлюватися автоматично, або дані можуть вводитися та оновлюватися допущеним до цього персоналом.

5. Вимоги щодо іншої інформації, яка має бути відображена або доступна для відображення, визначається відповідним провайдером послуг ОПР з урахуванням потреб та місцевих особливостей.

6. Необхідний план польоту та дані для контролю польотів можуть бути представлені в журналах реєстрації, відповідних графіках або таблицях, на паперових стріпах або електронних стріпах, інших електронних формах або комбінацією методів представлення даних.

7. Метод(и) представлення інформації та даних має(ють) враховувати аспекти людського фактору. Всі дані, включаючи дані,

пов'язані з окремими ПС, мають бути представлені у такий спосіб, щоб мінімізувати можливість неправильного тлумачення або нерозуміння.

8. Засоби та методи ручного введення даних в АС КПП мають враховувати аспекти людського фактору.

9. Коли використовуються FPS, має бути принаймні один індивідуальний FPS для кожного польоту. Кількість FPS для окремих польотів має бути достатньою для задоволення вимог відповідного органу ОПР.

10. Методи та форми реєстрації повітряної обстановки органами ОПР мають бути встановлені провайдерами послуг ОПР з урахуванням засобів та процедур, що використовуються. Положення, що визначають типи, обсяги та кодування даних мають відповідати загальноживаній практиці та забезпечувати відповідно до обсягів та характеру повітряного руху групування, фіксацію та легке сприйняття необхідної інформації. Персонал органу ОПР має бути навчений з питань використання застосовних методів та форм реєстрації повітряної постановки.

Інструктивний матеріал щодо використання паперових FPS міститься в Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ICAO.

11. Дані, що генеруються автоматично, мають бути своєчасно представлені диспетчеру УПР. Представлення інформації та даних для окремих польотів має тривати до тих пір, поки дані, включаючи дані щодо виявлення конфліктної ситуації та дані щодо координації польотів, більше не будуть потрібні для забезпечення диспетчерського ОПР, або до припинення їх відображення диспетчером УПР.

12. Провайдером послуг ОНР має бути встановлена система зберігання та доступу до даних з реєстрації повітряної обстановки. Паперові FPS потрібно зберігати не менше ніж 30 діб. Дані про планову та фактичну інформацію стосовно перебігу польотів і дані з координації в електронному вигляді потрібно записувати і зберігати не менше ніж 30 діб.

14. Відмова чи деградація систем та обладнання

1. Органи ОНР повинні без затримки інформувати щодо будь-якої відмови, несправності чи некоректної роботи систем зв'язку, навігації, спостереження або систем та обладнання, що мають важливе значення для безпеки польотів, можуть негативно впливати на безпеку та ефективність польотів та/або надання диспетчерського ОНР.

2. Перелік відмов, несправностей чи некоректної роботи систем та обладнання разом із порядком дій у відповідних випадках зазначається у планах заходів на випадок виникнення обставин, що обмежують або унеможливають надання ОНР органу ОНР та робочих інструкціях операційного персоналу ОНР.

15. Процедури встановлення зв'язку по лінії передачі даних

1. Перш ніж увійти до повітряного простору, в якому орган ОНР використовує зв'язок за лінією передачі даних, між ПС і органом ОНР має бути ініційований зв'язок для передавання даних з метою реєстрації ПС і, у разі необхідності, дозволу розпочати застосування зв'язку за лінією

передачі даних. Це має бути зроблено екіпажем ПС автоматично або безпосередньо пілотом, або органом ОПП під час пересилки адреси.

2. Адреса підключення до системи зв'язку за лінією передачі даних, асоційована з відповідним органом ОПП має бути опублікована у AIP в розділі ENR 3 для маршрутних польотів, у розділі AD 2.18 для аеродромів, у розділі AD 3.17 для вертодромів.

Окремий РПП може мати кілька адрес підключення.

Два або більше РПП можуть спільно використовувати ту ж саму адресу підключення.

3. Після отримання дійсного запиту на ініціювання зв'язку за лінією передачі даних з борту ПС, що наближається або знаходиться у зоні обслуговування зв'язком за лінією передачі даних, орган ОПП приймає запит і, якщо він може співставити його з планом польоту, встановлює зв'язок з ПС.

4. У разі якщо наземна система, з якою ПС встановило початковий контакт за лінією передачі даних, здатна передавати необхідну інформацію щодо адреси ПС іншому органу ОПП, оновлена інформація стосовно цього ПС для органів ОПП має бути завчасно передана для застосування у системах передачі даних з метою попередньо погодженого застосування під час встановлення зв'язку за лінією передачі даних.

5. У разі відмови в ініціюванні зв'язку за лінією передачі даних, система має представити індикацію відмови відповідним органам ОПП. Система зв'язку за лінією передачі даних також має надавати індикацію

відмови ПС, коли відмова в ініціалізації зв'язку за лінією передачі даних виникає в результаті підключення до системи, ініційованого екіпажем.

У випадках, коли запит на підключення від ПС надходить у відповідь на запит про встановлення контакту від органу ОПР, що передає контроль, то обидва органи ОПР, що передають та приймають контроль, отримують відповідну індикацію.

6. Орган ОПР має встановити процедури для вирішення, без затримки, збоїв у ініціюванні зв'язку за лінією передачі даних. Процедури мають містити, як мінімум, перевірку того, що ПС ініціює запит зв'язку за лінією передачі даних з відповідним органом ОПР (тобто ПС наближається або знаходиться в диспетчерському районі органу ОПР), і якщо так:

1) у разі наявності плану польоту перевірити відповідність ідентифікації ПС, реєстраційного номера ПС, адреси ПС та інших відомостей, що містяться в запиті про ініціалізацію зв'язку зазначеній у плані польоту інформації, а там, де виявлені відмінності, перевірити, яка інформація є правильною та внести необхідні зміни; або

2) у разі відсутності плану польоту створити план польоту з достатньою інформацією в FDPS для досягнення успішної ініціалізації зв'язку за лінією передачі даних; потім

3) організувати повторне ініціювання зв'язку за лінією передачі даних.

7. Експлуатант ПС має встановити процедури для вирішення, без затримки, збоїв у ініціюванні зв'язку за лінією передачі даних. Процедури мають містити, як мінімум, такі дії пілота:

1) перевірка правильності та послідовності інформації про план польоту в FMS, або обладнанні, з якого ініціюється зв'язок за лінією передачі даних, і, у разі виявлення відмінностей, внесення необхідних змін;

2) перевірка правильності адреси органу ОНР; потім

3) повторна ініціація зв'язку за лінією передачі даних.

8. Опис забезпечення можливості ініціації лінії передачі даних (DLIC) міститься у главі 8 тому II «Communication Procedures including those with PANS status», додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

Інструктивний матеріал щодо впровадження DLIC міститься у Doc 10037 «Global operational Data Link (GOLD) Manual» ICAO.

V. Методи та мінімуми ешелонування

1. Застереження

1. Розділ V цих Авіаційних правил містить процедури та мінімуми процедурного ешелонування, які використовуються для ешелонування ПС на етапі польоту за маршрутом та на етапах прибуття та вильоту.

2. Процедури та мінімуми ешелонування, які застосовуються для заходження на паралельні ЗПС містяться у розділі VI цих Авіаційних правил. Процедури та мінімуми ешелонування, які застосовуються для забезпечення аеродромного диспетчерського обслуговування містяться у розділі VII цих Авіаційних правил. Процедури та мінімуми ешелонування, які застосовуються під час використання систем спостереження ОПР містяться у Розділі VIII цих Авіаційних правил.

3. Опис SLOP міститься в главі 5 розділу XVI цих Авіаційних правил.

4. Процедури, які застосовуються для DLIC містяться у главі 15 розділу IV цих Авіаційних правил. Процедури, які застосовуються для CPDLC містяться у розділі XIV цих Авіаційних правил.

5. Інформація щодо відстані між треками паралельних маршрутів наведено у додатку 4 АПУ «Обслуговування повітряного руху».

6. Положення щодо зменшення мінімумів горизонтального ешелонування містяться у главі 21 цього розділу та у розділі II цих Авіаційних правил.

7. Інструктивний матеріал, що містить інформацію стосовно методів та мінімумів ешелонування наведено у Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual», Doc 9689 «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» та Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO.

2. Загальні положення щодо ешелонування контрольованого руху

1. Вертикальне або горизонтальне ешелонування має бути забезпечено між:

- 1) усіма польотами в повітряному просторі класів А і В;
- 2) польотами за ППП у повітряному просторі класів С, D та Е;
- 3) польотами за ППП та ПВП у повітряному просторі класу С;
- 4) польотами за ППП та спеціальними польотами за ПВП;
- 5) спеціальними польотами за ПВП.

Виключенням є випадки, зазначені у підпункті 2 цього пункту для повітряного простору класів D та Е, коли ПС, які виконують політ у світлий час доби, було надано дозвіл набирати висоту або знижуватися забезпечуючи самостійне ешелонування та залишатися у ВМУ. Умови щодо застосування такої процедури наведено у главі 19 цього розділу.

2. Дозвіл не надають на виконання будь-якого маневру, який може призвести до зменшення інтервалу між двома ПС менше від встановленого мінімуму ешелонування, що застосовується за даних обставин.

3. За виняткових обставин, таких як незаконне втручання (випадок, який може вимагати застосування збільшених ніж встановлено мінімумів між ПС, що є об'єктом незаконного втручання, та іншими ПС), відсутність або непрацездатність обов'язкового для використання обладнання, труднощі з навігацією, виняткове забезпечення безпеки окремих категорій пасажирів, які вимагатимуть додаткових запобіжних заходів, слід застосовувати збільшене ешелонування ніж встановлені мінімуми. Це слід робити з належним урахуванням всіх відповідних факторів, щоб уникнути перешкоджання потоку повітряного руху під час застосування збільшеного ешелонування.

4. Якщо метод або мінімум ешелонування, який застосовують для забезпечення ешелонування двох ПС, не може підтримуватися, інший метод або мінімум ешелонування має бути встановлений до моменту порушення поточного мінімуму ешелонування.

5. Кожен раз, коли внаслідок відмови або погіршення характеристик навігаційних систем, висотомірного обладнання, систем керування польотом, зв'язку або інших систем ПС експлуатаційні характеристики ПС знижуються нижче рівня встановленого для виконання польоту в повітряному просторі, в якому ПС перебуває, пілот повинен негайно повідомити про це відповідний орган ОНР. Якщо відмова або погіршення характеристик систем впливає на забезпечення поточного мінімуму ешелонування, орган ОНР повинен вжити заходів щодо встановлення іншого методу або мінімуму ешелонування.

3. Вертикальне ешелонування

1. Вертикальне ешелонування досягається шляхом дотримання ПС встановлених процедур установлення висотоміру для виконання польоту на різних рівнях, які виражаються в значеннях ешелонів польоту або абсолютних висот відповідно до положень, які містяться у главі 10 розділу IV цих Авіаційних правил.

2. Мінімум вертикального ешелонування (VSM) має становити:

1) номінально 300 м (1 000 ft) нижче FL290, та номінально 600 м (2 000 ft) на або вище цього рівня, за виключенням умов, зазначених у підпункті 2 цього пункту;

2) у визначеному повітряному просторі, що є предметом регіональної аеронавігаційної угоди щодо застосування RVSM: номінально 300 м (1 000 ft) нижче FL410 або встановленого для використання за певних умов більш високого рівня, та номінально 600 м (2 000 ft) на або вище цього рівня.

У повітряному просторі RVSM має бути забезпечено вертикальне ешелонування у 300 м (1 000 ft) між ПС, затвердженими до польотів у повітряному просторі RVSM та 600 м (2 000 ft) між:

ПС, не затвердженими до польотів у повітряному просторі RVSM та будь-якими іншими ПС, що виконують політ у повітряному просторі RVSM;

державними ПС, що здійснюють групові польоти та будь-якими іншими ПС, що виконують політ у повітряному просторі RVSM;

ПС, з яким відповідний орган ОПР втратив зв'язок, неідентифікованим ПС, при отриманні від ПС інформації про неможливість витримування висоти польоту з необхідною до польотів в повітряному просторі RVSM точністю внаслідок відмов обладнання чи сильної турбулентності або при відсутності у плані польоту інформації щодо допуску ПС до польотів у повітряному просторі RVSM та будь-якими іншими ПС, що виконують політ у повітряному просторі RVSM.

Вимоги щодо вертикального ешелонування у повітряному просторі RVSM наведено у Правилах виконання польотів та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 11 січня 2002 року № 9, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 18 січня 2002 року за № 41/6329 (далі - Правила виконання польотів та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування).

Інструктивний матеріал щодо вертикального ешелонування міститься у Doc 9574 «Manual on a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL290 and FL410 Inclusive» ICAO.

3. Крім випадків, коли умови повітряного руху та процедури координації дозволяють виконати крейсерське набирання, орган ОПР повинен, як правило, призначати тільки один рівень ПС, що прямує за межі його диспетчерського району, тобто такий рівень, на якому ПС буде входити у наступний диспетчерський район, незалежно від того, чи є диспетчерський район суміжним чи ні. Орган, що приймає контроль, є відповідальним за надання йому дозволу на подальше набирання висоти, по мірі необхідності.

У разі потреби ПС буде повідомлено про те, що для будь-яких бажаних змін крейсерського рівня польоту за маршрутом слід зробити запит.

4. ПС, якому було дозволено застосовувати методи крейсерського набирання висоти, надають дозвіл виконувати політ між двома рівнями або вище від певного рівня.

5. Якщо необхідно змінити крейсерський рівень ПС, що виконує політ вздовж встановленого маршруту ОПР, який частково проходить в межах і частково поза межами контрольованого повітряного простору, та де відповідні послідовні серії крейсерських рівнів не є ідентичними, зміна, за можливості, має бути здійснена в межах контрольованого повітряного простору.

6. У разі якщо ПС було надано дозвіл на входження до диспетчерського району на крейсерському рівні, який нижче від мінімального крейсерського рівня, встановленого для наступної частини маршруту, органу ОПР відповідальному за цей район, необхідно надати ПС переглянутий дозвіл, навіть якщо екіпаж ПС не надавав запит щодо зміни крейсерського рівня.

7. ПС може бути наданий дозвіл на зміну крейсерського рівня у зазначений час, у зазначеному місті або з зазначеною вертикальною швидкістю.

Процедури контролю вертикальної швидкості ПС наведено у пункті 12 цієї глави.

8. За практичної можливості крейсерські рівні для ПС, які прямують до одного й того ж самого пункту призначення, призначають із урахуванням послідовності заходження на посадку в пункті призначення.

9. ПС, яке виконує політ на крейсерському рівні, як правило, має пріоритет відносно іншого ПС, яке запитує цей рівень. Коли два або більше ПС перебувають на одному крейсерському рівні, ПС, яке прямує попереду, як правило, має пріоритет.

10. Крейсерські рівні або у разі крейсерського набирання висоти діапазон рівнів, що призначають ПС, які виконують контрольований політ, обирають з числа виділених для польотів за ППП рівнів, які вказані у таблиці крейсерських рівнів польоту, що міститься у додатку 2 до АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

Кореляція рівнів польоту відповідно до напрямку польоту з лінією шляху ПС, не застосовують, якщо інше вказано у диспетчерських дозволах або, у окремих випадках, інше зазначено у АІР.

11. ПС може надаватися дозвіл на зайняття рівня, який попередньо був зайнятий іншим ПС, після того, як останнє ПС доповіло про звільнення цього рівня, крім випадків, коли:

- 1) відомо про наявність сильної турбулентності;
- 2) ПС, яке рухається вище, здійснює крейсерське набирання;

3) різниця в експлуатаційних характеристиках ПС така, що це може призвести до того, що відстань між ПС буде менше ніж встановлений мінімум ешелонування.

У цих випадках дозвіл на зайняття рівня не надають доти, доки ПС, що звільняє рівень, не доповість про зайняття або перетин іншого рівня, віддаленого на встановлений мінімум ешелонування.

12. У разі якщо відповідні ПС входять до або перебувають у одній точці очікування, необхідно приділяти увагу ПС які знижуються вочевидь із різними вертикальними швидкостями, та, якщо потрібно, вживати додаткових заходів, таких як встановлення максимальної вертикальної швидкості зниження для ПС, що знаходиться вище, та мінімальної вертикальної швидкості зниження для ПС, яке знаходиться нижче, з метою забезпечення необхідного ешелонування.

13. Пілотам, які підтримують між собою прямий зв'язок, за їх згодою, може бути надано дозвіл на витримування встановленого вертикального інтервалу між їх ПС під час набирання висоти або зниження.

4. Бічне ешелонування

1. Бічне ешелонування має застосовуватися таким чином, щоб відстань між ділянками запланованих маршрутів, на яких забезпечують бічне ешелонування ПС, ніколи не була меншою за встановлену відстань з урахуванням навігаційних похибок і величини встановленого буфера. Величина буфера включається як складова частина до мінімумів бічного ешелонування.

До мінімумів, наведених у главі 5 цього розділу відповідний буфер вже включено.

2. Бічне ешелонування ПС досягається шляхом встановлення вимоги щодо виконання польотів за різними маршрутами або в різних географічних місцезнаходженнях, яке визначається шляхом візуального спостереження, шляхом використання навігаційних засобів або шляхом використання обладнання RNAV.

3. Коли отримана інформація вказує на відмову навігаційного обладнання або на зниження навігаційних характеристик нижче встановлених вимог, орган ОПР повинен, у разі необхідності, застосувати альтернативні методи або мінімуми ешелонування.

4. Коли ПС виконує розворот на маршрут ОПР через точку на шляху «flyover», ешелонування відмінне від звичайно встановленого бічного ешелонування застосовують для тієї частини польоту, яка знаходиться між точкою на шляху «flyover», де розворот виконується, та наступною точкою на шляху (рисунки 1, 2 та пояснення до них, наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Для точок на шляху «flyover» від ПС вимагається спочатку пролетіти над точкою на шляху перш ніж виконувати розворот. Після виконання розвороту ПС може або продовжувати політ для входу на маршрут польоту відразу після розвороту або продовжувати політ до наступної визначеної точки на шляху до входу на маршрут польоту. Це вимагатиме встановлення додаткового бічного ешелонування для зовнішньої сторони розвороту.

ПС може починати виконувати розворот над точкою на шляху «fly-by» за 37 км (20 NM) до такої точки на шляху, при цьому зміщення лінії

шляху від такої точки може досягати 16,7 км (9 NM). Визначений радіус розвороту для переходу із встановленим радіусом (FRT) обумовлює наскільки завчасно ПС має розпочати розворот і наскільки великим буде зміщення лінії шляху від точки на шляху. Отже, розвороти «fly-by» та FRT можуть впливати на інші елементи структури повітряного простору, розташовані із внутрішньої сторони розвороту. Для схем польотів за приладами визначений фіксований радіус (RF) забезпечує відповідні характеристики розвороту (рисунки 3, 4 та пояснення до них, наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

5. Критерії та мінімуми бічного ешелонування

1. Способи, за допомогою яких може бути застосовано бічне ешелонування, включають наступне:

- 1) посилення на одні і ті ж самі або різні географічні пункти;
- 2) використання NDB, VOR або GNSS на треках або маршрутах ОПР, що перетинаються;
- 3) використання різних навігаційних засобів та методів;
- 4) бічне ешелонування ПС, що прибувають та вилітають відповідно до опублікованих процедур виконання польоту за приладами;

5) польоти за RNAV, там де встановлено відповідний RNP, за паралельними треками або маршрутами ОПР;

6) бічне ешелонування ПС, що виконують політ за паралельними треками/маршрутами ОПР або за треками/маршрутами ОПР, що не перетинаються;

7) бічне ешелонування ПС на треках або маршрутах ОПР, що перетинаються;

8) перехід у повітряний простір, де застосовується збільшений мінімум бічного ешелонування.

2. Посилання на одні і ті ж самі або різні географічні пункти забезпечується доповідями про місцезнаходження від ПС, які безперечно вказують, що вони знаходяться над різними географічними пунктами, які визначені візуально або шляхом посилання на навігаційний засіб (рисунок 5, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

3. Під час використання NDB, VOR або GNSS на треках або маршрутах ОПР, що перетинаються від ПС вимагається виконувати політ за встановленими треками, які ешелонуються один від одного на мінімальну величину, в залежності від навігаційного засобу, що використовують. Бічне ешелонування між двома ПС встановлено, коли:

1) при використанні VOR обидва ПС встановлено на радіалах, кут розходження яких становить не менше ніж 15° , та принаймні одне ПС

знаходиться на відстані 28 км (15 NM) або більше від навігаційного засобу (рисунок 6, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) при використанні NDB обидва ПС встановлено на треках по напрямленню на або від NDB, кут розходження яких становить не менше ніж 30° , та принаймні одне ПС знаходиться на відстані 28 км (15 NM) або більше від навігаційного засобу (рисунок 7, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) при використанні GNSS/GNSS кожним ПС підтверджено про встановлення на треку з нульовим зміщенням між двома маршрутними точками та принаймні одне ПС знаходиться на мінімальній відстані від загальної точки, як це зазначено у таблиці 1 додатку 4 до цих Авіаційних правил;

4) при використанні VOR/GNSS ПС, яке використовує VOR встановлено на радіалі на або від VOR, а іншим ПС, що використовує GNSS, підтверджено про встановлення на треку з нульовим зміщенням між двома маршрутними точками та принаймні одне ПС знаходиться на мінімальній відстані від загальної точки, як це зазначено у таблиці 1 додатку 4 до цих Авіаційних правил.

4. У разі якщо ПС виконують політ за треками, кут між якими значно більше ніж мінімуми вказані в підпунктах 1 та 2 пункту 3 цієї глави, уповноважений орган з питань цивільної авіації за поданням відповідного провайдера послуг ОПР може прийняти рішення щодо зменшення відстані при якій досягається бічне ешелонування.

5. Перед застосуванням ешелонування, що базується на ешелонуванні за GNSS треками, диспетчер УПП повинен впевнитися у наступному:

1) ПС виконує політ з використанням GNSS;

2) в повітряному просторі, де дозволено використовувати SLOP, бічний офсет не застосовують.

6. З метою мінімізації виникнення операційних помилок під час застосування ешелонування, що базується на ешелонуванні за GNSS треками, замість точок на шляху, що вводяться вручну, використовують точки на шляху які знаходяться в навігаційній базі даних або уведені до FMS. У випадку операційних обмежень використання точок на шляху, що містяться в навігаційній базі даних, використання маршрутних точок, які вимагають ручного введення з боку пілотів, має бути обмежено половиною або цілим градусом широти і довготи.

7. Ешелонування, що базується на ешелонуванні за GNSS треками не застосовують у випадках отримання від пілота інформації про відмову RAIM.

Для цілей застосування мінімумів бічного ешелонування за GNSS, інформація про відстань та трек, яка отримана від інтегрованої навігаційної системи ПС, в об'єднанні з вхідними даними GNSS, розглядається як еквівалент відстані та треку, отриманих від GNSS.

8. Приймачі GNSS, які використовуються для застосування ешелонування, мають відповідати вимогам зазначеним у томі I «Radio Navigation Aids» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO та вказуватися у плані польоту.

9. Бічне ешелонування між ПС, які використовують різні навігаційні засоби, або коли одне ПС використовує обладнання RNAV, має бути встановлено таким чином, щоб захисний повітряний простір навігаційного засобу (засобів) або RNP не перекривався.

10. Бічне ешелонування ПС, що вилітають та/або прибувають з використанням процедур виконання польоту за приладами, вважають встановленим коли:

1) відстань між треками любої комбінації RNAV1 з RNAV1, або RNP1, RNP APCH або RNP AR APCH становить не менш ніж 13 км. (7 NM);

2) відстань між треками любої комбінації RNP1, RNP APCH або RNP AR APCH становить не менш ніж 9,3 км (5 NM);

3) захисні зони треків розраховані з урахуванням критеріїв прольоту перешкод не перекриваються та враховують експлуатаційну похибку.

Величини відстаней, що зазначені вище у підпунктах 1 та 2 цього пункту були визначені шляхом аналізу ризику зіткнення з використанням декількох навігаційних специфікацій. Інформація щодо такого аналізу зазначена у Cir 324 «Guidelines for Lateral Separation of Arriving and Departing Aircraft on Published Adjacent Instrument Flight Procedures» ICAO. Цей

документ також містить інформацію щодо ешелонування треків для прибуття та вильоту з використанням захисних зон, що не перекриваються, базуючись на критеріях прольоту перешкод, як це передбачено у томі II «Construction of Visual and Instrument Flight Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

Положення щодо зменшення мінімумів ешелонування, містяться у главі 21 цього розділу та розділі II цих Авіаційних правил.

Інструктивний матеріал щодо навігаційних специфікацій міститься у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO.

11. У визначеному повітряному просторі або на визначених маршрутах ОПР, де встановлено відповідний RNP, бічне ешелонування між ПС, що обладнані RNAV, може бути встановлено шляхом дотримання виконання польоту ПС за осьовими лініями паралельних треків або маршрутів ОПР віддалених одним від одного на відстань, яка гарантуватиме, що захисний повітряний простір треків або маршрутів ОПР не буде перекриватися.

Відстань між осьовими лініями паралельних треків або паралельних маршрутів ОПР, для яких вимагається тип RNP, буде залежати від відповідного встановленого типу RNP. Інструктивний матеріал щодо встановлення відстані між паралельними треками або маршрутами ОПР, що базуються на типі RNP, наведено у додатку 4 до АПУ «Обслуговування повітряного руху» та добавлення В додатка 11 «Air Traffic Services» ICAO.

12. У визначеному повітряному просторі або на визначених маршрутах ОПР, бічне ешелонування між ПС, що виконують політ за паралельними треками/маршрутами ОПР або за треками/маршрутами ОПР що не перетинаються, має бути встановлено відповідно до таблиці 2 додатка 4 цих Авіаційних правил.

У разі, коли для застосування зазначених мінімумів одному чи обом ПС надають вказівку забезпечити конкретне бокове зміщення, вертикальне ешелонування має бути забезпечено диспетчером до моменту виходу ПС на лінію шляху із відповідним боковим зміщенням.

13. Бічне ешелонування між ПС, які виконують політ на треках або маршрутах ОПР, що перетинаються, має бути встановлено так:

1) бічне ешелонування ПС, трек якого сходиться з треком іншого ПС, вважається забезпеченим доти, доки не досягнуто точки бічного ешелонування, яка розташована на визначеній відстані вимірної перпендикулярно від треку іншого ПС засобу (рисунок 8, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) бічне ешелонування ПС, трек якого розходиться з треком іншого ПС, вважається забезпеченим після проходження точки бічного ешелонування, яка розташована на визначеній відстані вимірної перпендикулярно від треку іншого ПС (рисунок 8, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Такий тип ешелонування може бути застосовано для треків, що перетинаються під любими кутами, з застосуванням таких величин для точок бічного ешелонування:

93 км (50 NM) – для RNAV 10;

42,6 км (23 NM) – для RNP 4;

27,8 км (15 NM) – для RNP 2.

Під час застосування мінімуму ешелонування 27,8 км (15 NM) зазначеного вище, GNSS, що зазначається у плані польоту літерою G, відповідає встановленим навігаційним характеристикам.

Інструктивний матеріал щодо впровадження навігаційної здатності для витримування зазначених вище мінімумів бічного ешелонування наведено у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO. Інформація щодо впровадження зазначених вище мінімумів бічного ешелонування наведено у Cir 341 «Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima» ICAO.

14. Під час переходу у повітряний простір, де застосовують збільшений мінімум бічного ешелонування бічне ешелонування буде вважатися забезпеченим для ПС, встановлених на відповідних треках, у разі:

- 1) віддалення ПС один від одного на відповідний мінімум;
- 2) розходження ПС на кут щонайменше 15° до моменту забезпечення мінімуму бічного ешелонування, який застосовують.

Провайдер послуг ОПР має встановити прийнятні способи контролю органами ОПР навігаційних можливостей ПС, які необхідні для точного витримування треку для гарантування дотримання зазначеного способу бічного ешелонування.

6. Повздожнє ешелонування

1. Повздожнє ешелонування застосовують таким чином, щоб відстань між розрахунковими місцями знаходження ПС, які ешелонуються, ніколи не була меншою ніж встановлений мінімум. Повздожнє ешелонування між ПС, які прямують попутними треками або треками, що розходяться, може бути витримано шляхом застосування керування швидкістю, включаючи метод числа Маха. За можливості, використання методу числа Маха має бути визначено регіональною аеронавігаційною угодою.

Інструктивний матеріал щодо застосування методу числа Маха для ешелонування дозвукових ПС міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

Під час впровадження методу числа Маха застосовується дійсне значення числа Маха.

2. При застосуванні мінімуму повздожнього ешелонування, який базується на часі або на відстані, між ПС, які виконують політ за одним й тим самим треком, необхідно вживати заходів щоб не допустити порушення мінімуму ешелонування у випадках, коли ПС, яке прямує позаду, витримує більшу швидкість, ніж ПС, яке прямує попереду. Коли очікується, що ПС досягнуть мінімуму ешелонування, необхідно застосовувати метод керування швидкістю для підтримання необхідного мінімуму ешелонування.

3. Повздожнє ешелонування може бути встановлено шляхом встановлення вимоги до ПС відправитися в зазначений час, прибути до

географічного місцеположення в зазначений час або очікувати над географічним місцеположенням до зазначеного часу.

4. Повздовжнє ешелонування між надзвуковими ПС під час трансзвукового прискорення та надзвукових фаз польоту слід, як правило, встановлювати шляхом вибору визначеного часу початку трансзвукового прискорення замість обмеження швидкості під час виконання надзвукового польоту.

5. Для застосування повздовжнього ешелонування, терміни «попутні треки», «зустрічні треки» та «треки, що перетинаються» мають такі значення:

1) попутні треки (same tracks) – треки, які мають однаковий напрямок, та треки або їх ділянки, що перетинаються з кутовою різницею менше ніж 45° або більше ніж 315° та захищений повітряний простір яких перекривається (рисунок 9, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) зустрічні треки (reciprocal tracks) – треки, які мають протилежний напрямок, та треки або їх ділянки, що перетинаються, з кутовою різницею більше ніж 135° , але менше ніж 225° та захищений повітряний простір яких перекривається (рисунок 10, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) треки, що перетинаються (crossing tracks) – треки або їх ділянки, які перетинаються у інший спосіб ніж попутні чи зустрічні треки (рисунок 11, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

6. Ешелонування що базується на часі, яке застосовується відповідно до положень глав 7 та 9 цього розділу, може базуватися на інформації про місцезнаходження та розрахункових даних, отриманих за допомогою мовних доповідей або CPDLC.

7. Мінімуми повздовжнього ешелонування, що базуються на часі

1. Коли ПС витримують один рівень та виконують політ за попутними треками має бути забезпечено такі мінімуми:

1) 15 хв (рисунок 12, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) 10 хв, якщо навігаційні засоби дають змогу часто визначати місцезнаходження та швидкість (рисунок 13, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) 5 хв у випадках, коли ПС вилетіли з одного аеродрому, між ПС, які виконують політ за маршрутом та доповіли над однією й тією самою основною точкою, між ПС, яке вилітає, та ПС, яке виконує політ за маршрутом, після того, як ПС, що виконує політ за маршрутом, доповіло над фіксованою точкою, розташованою таким чином відносно аеродрому

(пункту) вильоту, що під час виходу на маршрут ПС, яке вилітає, буде гарантовано забезпечено 5 хв мінімум ешелонування за умови, що у кожному випадку дійсна швидкість ПС, що прямує попереду, перевищує на 37 км/год (20 kt) або більше дійсну швидкість ПС, що прямує позаду (рисунок 14, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

4) 3 хв у випадках, зазначених у підпункті 3 цього пункту, за умови, що дійсна швидкість ПС, яке прямує попереду, перевищує на 74 км/год (40 kt) або більше дійсну швидкість ПС, що прямує позаду (рисунок 15, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

2. Коли ПС витримують один рівень та виконують політ за треками, що перетинаються, має бути забезпечено такі мінімуми:

1) 15 хв – у точці перетинання треків (рисунок 16, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) 10 хв, якщо навігаційні засоби дають змогу часто визначати місцезнаходження та швидкість (рисунок 17, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

3. Коли ПС набирає висоту або знижується та перетинає рівень іншого ПС на попутному треку має бути забезпечено такі мінімуми:

1) 15 хв – на період відсутності вертикального ешелонування (рисунок 18, 19 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) 10 хв – на період відсутності вертикального ешелонування, за умови, що таке ешелонування дозволено застосовувати тільки там, де наземні навігаційні засоби або GNSS дають змогу часто визначати місцезнаходження та швидкість (рисунки 20, 21 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) 5 хв – на період відсутності вертикального ешелонування, коли:
зміна рівня розпочалася протягом 10 хв з моменту доповіді іншого ПС над спільною точкою, яка визначена за допомогою наземних навігаційних засобів або GNSS, та

при наданні дозволу через авіаційну станцію, яка безпосередньо не обслуговує відповідний орган ОПр або за допомогою CPDLC, до дозволу додають обмеження з метою забезпечення дотримання умови щодо 10-хв інтервалу (рисунки 22, 23 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Для спрощення застосування процедури, яка передбачає неодноразову зміну рівнів, ПС, яке знижується, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень вище від ПС, яке виконує політ нижче від нього, або ПС, яке набирає висоту, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень нижче від ПС, яке виконує політ вище від нього, щоб дозволити виконати додаткову перевірку ешелонування, яке забезпечують до тих пір поки відсутнє вертикальне ешелонування.

4. Коли ПС знаходяться на треках, що перетинаються має бути забезпечено такі мінімуми:

1) 15 хв – до моменту встановлення вертикального ешелонування (рисунки 24, 25 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) 10 хв – до моменту встановлення вертикального ешелонування, якщо навігаційні засоби дають змогу часто визначати місцезнаходження та швидкість (рисунок 26, 27 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

5. Коли ПС знаходяться на зустрічних треках і бічне ешелонування не забезпечується, вертикальне ешелонування має бути забезпечено щонайменше впродовж 10 хв до та після того, як ПС за розрахунком розійдуться або за розрахунком розійшлися. (рисунок 28 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил). Якщо встановлено, що ПС вже розійшлися одне з одним, цей мінімум застосовувати не потрібно.

8. Мінімум повздовжнього ешелонування, що базується на відстані з використанням всебічно направлених далекомірних радіомаяків та/або глобальної навігаційної супутникової системи

1. Ешелонування має бути встановлено шляхом витримування не менше, ніж встановленої відстані (відстаней) між ПС, місцезнаходження яких визначається по відношенню до DME у поєднанні з іншими відповідними навігаційними засобами та/або GNSS. Такий тип ешелонування має бути застосований між двома ПС, які використовують DME, або двома ПС, які використовують GNSS, або одним ПС, яке використовує DME, та іншим ПС, яке використовує GNSS. Прямий мовний ДВЧ радіозв'язок «диспетчер – пілот» підтримують впродовж часу забезпечення цього ешелонування.

З метою застосування мінімуму ешелонування, який базується на GNSS, відстань, що отримується від інтегрованої навігаційної системи ПС, яка об'єднується з вхідним сигналом GNSS, розглядається як еквівалент до GNSS відстані.

2. У разі застосування таких мінімумів ешелонування між будь-якими ПС з можливостями зональної навігації, диспетчери повинні запитувати відстань, яка безпосередньо отримується від GNSS.

Причинами, за яких пілот не може надавати інформацію щодо GNSS відстані, можуть бути невідповідне бортове обладнання, відсутність вхідного сигналу GNSS до інтегрованої навігаційної системи ПС або втрата цілісності GNSS.

3. Коли ПС знаходяться на одному крейсерському рівні та виконують політ за попутними треками має бути забезпечено такі мінімуми:

1) 37 км (20 NM) за умови, що кожне ПС використовує:

розташовану на треку DME станцію, якщо обидва ПС використовують DME;

розташовану на треку DME станцію та поєднану з нею точку на шляху, якщо одне ПС використовує DME, а інше GNSS;

одну й ту саму точку на шляху, якщо обидва ПС використовують GNSS.

Ешелонування перевіряється шляхом одночасного отримання від ПС даних про показники DME та/або GNSS через короткі інтервали часу для того, щоб мінімум не було порушено (рисунок 29 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

2) 19 км (10 NM), за умови, що дійсна швидкість ПС, яке прямує попереду, перевищує на 37 км/год (20 kt) або більше дійсну швидкість ПС, яке прямує позаду та кожне ПС використовує:

розташовану на треку DME станцію, якщо обидва ПС використовують DME;

розташовану на треку DME станцію та поєднану з нею точку на шляху, якщо одне ПС використовує DME, а інше GNSS;

одну й ту саму точку на шляху, якщо обидва ПС використовують GNSS.

Ешелонування перевіряється шляхом одночасного отримання від ПС даних про показники DME та/або GNSS через короткі інтервали часу для того, щоб мінімум не було порушено (рисунок 30 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Розташована на треку DME станція чи точка на шляху стосовно застосування мінімумів повздожнього ешелонування з використанням DME та/або GNSS тут і далі означає, що ПС виконує політ як в напрямку на, так і в напрямку від станції DME/точки на шляху.

4. Коли ПС знаходяться на треках, що перетинаються, між ПС також має бути застосовано поздовжнє ешелонування, яке визначено у пункті 3 цієї глави, за умови, якщо кожне ПС доповідає про відстань від станції DME та/або поєднаної з нею точки на шляху або однієї й тієї самої точки на шляху, розташованої в точці перетину треків, та якщо відносний кут між треками становить менше ніж 90° (рисунок 31, 32 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

5. Коли ПС набирає висоту або знижується та перетинає рівень іншого ПС на попутному треку має бути забезпечено мінімум ешелонування 19 км (10 NM) до моменту встановлення вертикального ешелонування за умови, що:

1) кожне ПС використовує:

розташовану на треку DME станцію, якщо обидва ПС використовують DME;

розташовану на треку DME станцію та поєднану з нею точку на шляху, якщо одне ПС використовує DME, а інше GNSS;

одну й ту саму точку на шляху, якщо обидва ПС використовують GNSS.

2) одне ПС витримує рівень, доки не встановлено вертикальне ешелонування;

3) ешелонування встановлено шляхом одночасного отримання від ПС даних про показники DME та/або GNSS (рисунки 33, 34 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Для спрощення застосування процедури, яка передбачає неодноразову зміну рівнів, ПС, яке знижується, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень вище від ПС, яке виконує політ нижче від нього, або ПС, яке набирає висоту, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень нижче від ПС, яке виконує політ вище від нього, щоб дозволити виконати додаткову перевірку ешелонування, яке буде забезпечуватися до тих пір поки відсутнє вертикальне ешелонування.

6. Коли ПС знаходяться на зустрічних треках та одне ПС використовує на треку DME станцію та/або поєднану з нею точку на шляху, або одну й ту саму точку на шляху, такому ПС може бути надано дозвіл набирати висоту або знижуватися з перетинанням рівнів, що зайняті іншими ПС, що використовують на треку DME станцію та/або поєднану з нею точку на шляху, або одну й ту саму точку на шляху за умови, що було однозначно

встановлено, що ПС розійшлися одне з одним та перебувають на відстані щонайменше 19 км (10 NM) одне від одного.

9. Мінімуми поздовжнього ешелонування з використанням методу числа Маха, що базується на часі

1. Пілоти турбореактивних ПС мають витримувати дійсне число Маха, яке було призначено органом ОПР, та перед його зміною робити запит до органу ОПР. У разі потреби негайної тимчасової зміни числа Маха (наприклад, через турбулентність) пілот повинен якомога швидше повідомити орган ОПР про здійснені зміни.

2. Якщо через льотно-технічні характеристики ПС неможливо витримувати останнє призначене число Маха під час зниження або набирання висоти на маршруті, пілоти таких ПС повинні повідомити про це орган ОПР під час запиту набирання/зниження.

3. Під час застосування методу числа Маха та за умови, що відповідні ПС доповіли над однією і тією ж спільною точкою та прямують попутними треками або треками, які постійно розходяться, якщо не встановлено інший вид ешелонування; або ПС не доповіли над однією і тією ж спільною точкою, але є можливість пересвідчитися за допомогою радіолокатора, ADS-B або інших засобів, що відповідний часовий інтервал буде встановлено в спільній точці, від якої вони прямуватимуть попутними треками або треками, які постійно розходяться, мінімум поздовжнього ешелонування між турбореактивними ПС, які виконують політ за попутними треками на одному рівні, в режимі набору висоту або зниження має становити:

1) 10 хв;

2) від 9 до 5 хв включно якщо ПС, яке прямує попереду, витримує дійсне число Маха, більше ніж ПС, яке прямує позаду, відповідно до нижченаведеного:

9 хв, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на 0,02 Маха швидше за ПС, яке прямує позаду;

8 хв, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на 0,03 Маха швидше за ПС, яке прямує позаду;

7 хв, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на 0,04 Маха швидше за ПС, яке прямує позаду;

6 хв, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на 0,05 Маха швидше за ПС, яке прямує позаду;

5 хв, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на 0,06 Маха швидше за ПС, яке прямує позаду.

4. Коли застосовують 10-хв мінімум поздовжнього ешелонування з використанням методу числа Маха, ПС, яке прямує попереду, має витримувати те саме дійсне число Маха або більше, ніж те, що витримує ПС, яке прямує позаду.

10. Мінімуми повздовжнього ешелонування з використанням методу числа Маха, що базується на відстані з використанням зональної навігації

1. Пілоти турбореактивних ПС мають витримувати дійсне число Маха, яке було призначено органом ОНР, та перед його зміною робити запит до органу ОНР. У разі потреби негайної тимчасової зміни числа Маха

(наприклад, через турбулентність) пілот повинен якомога швидше повідомити орган ОПП про здійснені зміни.

2. Якщо через льотно-технічні характеристики ПС неможливо витримувати останнє призначене число Маха під час зниження або набирання висоти на маршруті, пілоти таких ПС повинні повідомити про це орган ОПП під час запиту щодо набирання/зниження.

3. Мінімуми ешелонування за RNAV, що базується на відстані, не застосовують після отримання органом ОПП від пілота повідомлення про погіршення стану або відмову навігаційного обладнання.

4. Ешелонування має бути встановлено шляхом витримування відповідної відстані між місцями знаходження ПС, яка не має бути меншою встановленого мінімуму, про що доповідається пілотами з прив'язкою до обладнання RNAV. Прямий зв'язок «диспетчер – пілот» має підтримуватися впродовж застосування такого ешелонування. Там де ВЧ-канали двостороннього зв'язку «повітря – земля» або ДВЧ-канали загального призначення з використанням ретрансляторів забезпечують авіаційний повітряний електровз'язок для надання районного диспетчерського обслуговування, завжди має бути вжито відповідних заходів для забезпечення прямого зв'язку «диспетчер – пілот» або моніторинг органом ОПП усіх каналів двостороннього зв'язку «повітря – земля».

5. Для допомоги пілотам у забезпеченні інформацією про необхідну відстань RNAV, повідомлення про місцезнаходження, за можливості, слід прив'язувати до спільної точки на шляху, яка розміщена попереду обох ПС.

6. Ешелонування, що базується на відстані RNAV, може бути застосовано між ПС, які оснащені обладнанням RNAV, під час виконання польотів за встановленими маршрутами RNAV або за маршрутами ОПР, які обладнані VOR.

7. Мінімум ешелонування 150 км (80 NM), що базується на відстані RNAV з використанням методу числа Маха, може застосовуватися замість 10-хв мінімуму поздовжнього ешелонування з використанням методу числа Маха, за умови:

1) кожне ПС на треку доповідає про свою відстань до або від однієї тієї ж спільної точки на шляху;

2) інтервал між ПС, що виконують політ на одному рівні польоту перевіряється шляхом одночасного отримання від ПС відстані RNAV через короткі проміжки часу з метою гарантування того, що мінімум не буде порушено (рисунок 35 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) інтервал між ПС, що набирають висоту або знижуються, встановлено шляхом одночасного отримання від ПС відстані RNAV (рисунок 36, 37 наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

4) під час набирання висоти або зниження, інше ПС витримує рівень, до моменту встановлення вертикального ешелонування.

8. У разі застосування мінімуму поздовжнього ешелонування 150 км (80 NM) з використанням методу числа Маха ПС, що виконує політ

попереду, має витримувати таке саме дійсне число Маха або більше, ніж те, що витримує ПС, яке прямує позаду.

9. Для спрощення застосування процедури, яка передбачає неодноразову зміну рівнів, ПС, яке знижується, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень вище від ПС, яке виконує політ нижче від нього, або ПС, яке набирає висоту, може бути надано дозвіл займати відповідний рівень нижче від ПС, яке виконує політ вище від нього, щоб дозволити виконати додаткову перевірку ешелонування, яке буде забезпечуватися до тих пір поки відсутнє вертикальне ешелонування.

10. Коли ПС, які використовують RNAV, знаходяться на зустрічних треках, ПС може бути надано дозвіл на набирання висоти, зниження або на перетинання рівнів, які зайняті іншими ПС, що використовують RNAV за умови одночасного отримання від ПС відстані RNAV до або від однієї й тієї самої спільної точки на треку, коли встановлено, що ПС розійшлися одне з одним та знаходяться на відстані щонайменше 150 км (80 NM) (рисунок 38 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

11. Інструктивний матеріал щодо використання зональної навігації міститься у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO.

11. Мінімуми поздовжнього ешелонування, засновані на відстані з використанням зональної навігації, у місцях, де встановлені потрібні навігаційні характеристики (RNP RNAV)

1. Мінімуми ешелонування, які можуть застосовуватися відповідно до положень цієї глави в межах визначеного повітряного простору або на визначених маршрутах, є предметом регіональних аеронавігаційних угод.

2. Ешелонування має бути забезпечено шляхом витримування не менш ніж визначеної відстані між місцями знаходження ПС, що повідомляються з прив'язкою до однієї спільної точки на треку, яка, якщо це можливо, знаходиться попереду обох ПС, або за засобами автоматизованої системи доповіді про місцезнаходження. Розташована на треку спільна точка на шляху означає, що ПС виконує політ як в напрямку на, так і в напрямку від станції DME/точки на шляху.

3. У разі отримання інформації, яка свідчить про відмову навігаційного обладнання або погіршення його навігаційних характеристик до рівня нижче, ніж вимагається, орган ОПР повинен застосувати альтернативні мінімуми ешелонування.

4. Прямий зв'язок «диспетчер – пілот» підтримують під час застосування мінімумів ешелонування, що базується на відстані. Прямий зв'язок «диспетчер – пілот» має бути мовним або з використанням CPDLC.

Критерії зв'язку, необхідні для того, щоб CPDLC задовольняла вимозі щодо прямого зв'язку «диспетчер – пілот», мають бути встановлені за результатами відповідної оцінки з безпеки польотів. Критерії зв'язку, які використовуються як основа для розрахунку мінімумів ешелонування

наведено в додатку 5, Doc 9689 «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» ICAO. Інструктивний матеріал щодо CPDLC наведено в Doc 9694 «Manual of Air Traffic Services Data Link Applications» ICAO.

5. Перед та під час застосування мінімуму ешелонування, що базується на відстані, диспетчеру слід визначати адекватність наявної лінії зв'язку, враховуючи параметри часу, необхідні для отримання відповідей від двох або більше ПС, загальне навантаження та обсяги повітряного руху, пов'язані із застосуванням таких мінімумів.

6. У разі якщо ПС досягли або очікується, що вони досягнуть мінімуму ешелонування, що застосовується, метод керування швидкістю, включаючи призначення числа Маха, має бути запроваджено для забезпечення витримування мінімальної відстані протягом періоду застосування мінімумів.

7. Інструктивний матеріал щодо RNP RNAV міститься у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO, Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO та Doc 9689 «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» ICAO.

8. Для ПС, що виконують крейсерський політ, набирання висоти або зниження за попутними треками з використанням RNP RNAV типу RNAV 10 може бути застосовано мінімум ешелонування у 93 км (50 NM) за умови наявності прямого зв'язку «диспетчер – пілот» та процедурних доповідей про місцезнаходження принаймні кожні 24 хв.

Мінімум ешелонування зазначений у цьому пункті базується на оцінках безпеки, які були виконані для певної мережі треків та маршрутів. Слід враховувати, що така оцінка характеристик повітряного руху може бути притаманною тільки для мережі, яка оцінювалась.

Мінімум ешелонування, зазначений вище, було розроблено відповідно до аналізу ризику зіткнення, який визначає умови, за яких таке ешелонування може бути встановлено.

Детальна інформація щодо аналізу, яка використовується для визначення мінімуму ешелонування та щодо проведення оцінки безпеки польотів міститься в Doc 9689 «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» ICAO.

9. У разі якщо має місце неодноразова зміна рівнів з застосуванням ешелонування, що базуються на відстані, ПС, що знижується, може бути надано дозвіл займати найближчий відповідний рівень вище від ПС, яке виконує політ нижче, або ПС, що набирає висоту, може бути надано дозвіл займати найближчий відповідний рівень нижче від ПС, що розташовується вище, щоб дозволити виконати додаткову перевірку ешелонування, яке буде забезпечуватися за відсутності вертикального ешелонування.

10. Коли ПС не доповідає про своє місцезнаходження, під час застосування ешелонування 93 км (50 NM), диспетчер повинен вжити заходів щодо встановлення зв'язку протягом 3 хв. Якщо зв'язок не було встановлено протягом 8 хв з моменту коли мала бути отримана доповідь, диспетчер повинен вжити заходів щодо застосування альтернативного методу ешелонування.

11. Там де використовують автоматизовану доповідь про місцезнаходження, застосовують єдину прив'язку до часу.

12. У разі знаходження ПС на зустрічних треках дозвіл на набирання висоти, зниження або на перетинання рівнів, які зайняті іншими ПС може бути надано за умови, якщо з певністю встановлено, що ПС розійшлися один з одним та знаходяться між собою на відстані, що дорівнює або є більшим ніж мінімум ешелонування, що застосовується.

12. Мінімуми повздовжнього ешелонування,
засновані на відстані з використанням ADS-B
процедури польоту в сліді (ІТР)

1. Маршрути або повітряний простір, де застосування процедури польоту в сліді (ІТР) дозволено, а також процедури, що застосовуються пілотами відповідно до положень цієї глави, публікуються в АІР.

2. Запити та дозволи на використання ІТР передаються тільки за допомогою повідомлень CPDLC та відповідно до необхідних елементів повідомлень, наведених у додатку 7 цих Авіаційних правил.

3. Повздовжнє ешелонування між ПС, що набирає висоту або знижується та «контрольним» ПС застосовується відповідно до пунктів 4-6 цієї глави. ПС не має бути одночасно ешелоновано за ІТР з більше ніж двома «контрольними» ПС із застосуванням мінімуму ешелонування ІТР (рисунок 39 наведено у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

4. Пілот може запитати набір висоти або зниження за ІТР за умови дотримання таких критеріїв ІТР:

1) відстань ІТР між ПС ІТР та «контрольним» ПС складає:
не менше ніж 28 км (15 NM) у разі максимальної шляхової швидкості зближення 37 км/год (20 kt);

не менше ніж 37 км (20 NM) у разі максимальної шляхової швидкості зближення 56 км/год (30 kt);

2) бортове обладнання ІТР надає індикацію того, що кут між треками ПС ІТР та «контрольного» ПС складає не більше ніж 45°;

3) різниця висот між ПС ІТР та будь-яким «контрольним» ПС складає не більше ніж 600 м (2 000 ft);

4) набір висоти або зниження проводиться зі швидкістю не менше ніж 1,5 м/с (300 ft/min) або з будь-якою більшою швидкістю, якщо вона зазначена диспетчером;

5) набір висоти або зниження проводиться із встановленим числом Маха. Якщо число Маха не призначено диспетчером, ПС ІТР протягом маневру ІТР має витримувати дійсне крейсерське число Маха.

Зазначені критерії забезпечують мінімальний інтервал ешелонування у 19 км (10 NM) між ПС ІТР та «контрольними» ПС впродовж набору висоти або зниження.

5. Диспетчер може дозволити ПС набирати висоту або знижуватися за ІТР за умови дотримання таких умов:

1) запит пілота щодо набору висоти або зниження за ІТР;

2) ідентифікація кожного «контрольного» ПС у запиті ІТР повністю співпадає з пунктом 7 «Ідентифікація повітряного судна» наданого плану польоту відповідного ПС;

3) надана інформація про відстань ІТР між ПС ІТР та будь-яким «контрольним» ПС складає не менше ніж 28 км (15 NM);

4) ПС ІТР та «контрольне» ПС знаходяться:

на ідентичних треках, а будь-який розворот в точці на шляху обмежений кутом 45° , або

на паралельних або попутних треках, без виконання розворотів під час маневру;

Ідентичні треки (same identical track) – спеціальний випадок розташування на попутних треках, як зазначено у підпункті 1 пункту 5 глави 6 цього розділу, коли кутлова різниця треків або їх ділянок дорівнює 0° .

5) дозвіл на зміну швидкості або маршруту не може бути наданий ПС ІТР до завершення набору висоти або зниження;

6) різниця висот між ПС ІТР та будь-яким «контрольним» ПС має бути не більше ніж 600 м (2 000 ft);

7) вказівки по зміні швидкості, висоти або маршруту не можуть бути надані будь-якому «контрольному» ПС до завершення набору висоти або зниження ПС ІТР;

8) максимальна швидкість зближення між ПС ІТР та кожним «контрольним» ПС не більше ніж 0,06 числа Маха;

9) ПС ІТР не є «контрольним» ПС у іншому дозволі на виконання ІТР.

6. Після отримання дозволу на набір висоти або зниження за ІТР перед початком процедури пілот ПС ІТР повинен впевнитися, що виконуються критерії ІТР по відношенню до «контрольного» ПС, зазначені у підпунктах 1 та 2 пункту 4 цієї глави, та,:

1) у разі дотримання критеріїв ІТР, пілот приймає дозвіл та негайно розпочинає набір висоти або зниження;

2) якщо критерії ІТР не дотримано, пілот повинен повідомити диспетчера та залишитися на попередньо погодженому рівні.

7. Опис процедури польоту в сліді (ІТР) з використанням автоматичного залежного спостереження наведено у Cir 325 «In-Trail Procedure (ITP) Using Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B)» ICAO.

Інструктивний матеріал щодо обладнання ІТР міститься в документі RTCA DO-312/EUROCAE ED-159 «Safety Performance and Interoperability

Requirement Document for the In-Trail Procedure in Oceanic Airspace Application» та RTCA DO-317A/EUROCAE ED-194 «Minimum Operational Performance Standards for Aircraft Surveillance Application System».

13. Мінімуми поздовжнього ешелонування,
засновані на відстані з використанням ADS-C
процедури щодо набирання висоти та зниження

1. Мінімуми поздовжнього ешелонування, засновані на відстані з використанням CDP органами ОПР у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладена на Україну не застосовуються.

2. Інформація щодо застосування CDP наведена у розділі 5 Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO. Опис процедури для ПС щодо ADS-C CDP наведено у Cir 342 «Automatic Dependent Surveillance — Contract (ADS-C) Climb and Descend Procedure (CDP)» ICAO.

14. Мінімуми повздовжнього ешелонування,
засновані на характеристиках

1. Мінімуми повздовжнього ешелонування, засновані на характеристиках органами ОПР у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладена на Україну не застосовуються.

2. Інформація щодо застосування мінімумів повздовжнього ешелонування, заснованих на характеристиках міститься у розділі 5 Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO та Cir 343 «Guidelines for the Implementation of Performance-based Longitudinal Separation Minima» ICAO.

15. Ешелонування повітряних суден у точках очікування

1. ПС, які перебувають у суміжних точках очікування, мають бути забезпечені відповідним мінімумом вертикального ешелонування, за винятком випадків, коли встановлено бічне ешелонування між точками очікування.

2. За винятком випадків, коли встановлено бічне ешелонування, вертикальне ешелонування має бути застосовано між ПС, які виконують очікування у польоті, та іншими ПС, що прибувають, вилітають або виконують політ за маршрутом та рухаються в межах 5 хв польоту до точки очікування, якщо інше не зазначено уповноваженим органом з питань цивільної авіації (рисунок 40 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

16. Ешелонування повітряних суден, що вилітають

1. Зазначені у цій главі положення доповнюють мінімуми повздовжнього ешелонування, наведені у главах 6-14 цього розділу.

2. Для ПС, що вилітають та безпосередньо після зльоту виконують політ на треках, які розходяться під кутом не менше ніж 45° , для

забезпечення бічного ешелонування встановлюється часовий інтервал в 1 хв (рисунок 41 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил). Такий мінімум може бути зменшено у разі використання паралельних ЗПС або коли процедури, зазначені у пункті 15 глави 2 розділу VI цих Авіаційних правил, запроваджено для операцій на ЗПС, що розходяться та не перетинаються, за умови забезпечення бічного ешелонування негайно після зльоту, погодження процедури уповноваженим органом з питань цивільної авіації та наявності опису процедури в робочих інструкціях операційного персоналу відповідного органу ОНР.

Категорії та групи ПС за турбулентністю у сліді наведено у главі 9 розділу IV, а мінімуми поздовжнього ешелонування наведено у главі 18 розділу V та главі 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

Детальні характеристики щодо турбулентних вихорів та їх вплив на ПС наведено у розділі 5 частини II Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

3. Між ПС, що виконують зліт та прямуватимуть попутними треками, необхідно встановлювати часовий інтервал у 2 хв, коли швидкість ПС, що летить попереду, на 74 км/год (40 kt) або більше перевищує швидкість ПС, що прямує за ним (рисунок 42 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Керування швидкістю здійснюється згідно з вимогами, викладеними у главі 6 розділу IV цих Авіаційних правил. Розрахунки різниці швидкостей ПС під час набирання висоти з використанням TAS можуть бути недостатньо точними за будь-яких обставин для визначення можливості застосування зазначеної процедури, розрахунки на основі IAS можуть бути більш придатнішими.

4. Якщо ПС, що вилітає, буде перетинати рівень ПС, що виконало зліт перед ним, та обидва ПС планують слідувати за попутними треками, між ПС необхідно встановлювати часовий інтервал у 5 хв до моменту встановлення вертикального ешелонування (рисунок 43 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил). Необхідно вживати заходів для забезпечення того, щоб 5-хв інтервал підтримувався або збільшувався на час відсутності вертикального ешелонування.

17. Ешелонування повітряних суден, що вилітають від повітряних суден, що прибувають

1. У випадках, коли дозвіл на зліт надається з урахуванням місцезнаходження ПС, яке прибуває, має бути застосовано ешелонування, зазначене у пунктах 2-4 цієї глави.

2. Якщо ПС, що прибуває, виконує повністю процедуру заходження на посадку за приладами, ПС, що вилітає, може виконати зліт:

1) у будь-якому напрямку до початку виконання ПС, що прибуває, процедури «procedure turn» або «base turn» з виходом на сегмент кінцевого заходження на посадку;

2) у напрямку, що відрізняється не менше ніж на 45° від зворотного напрямку заходження, після того, як ПС, що прибуває, почало виконувати процедуру «procedure turn» або «base turn» з виходом на кінцевий етап заходження на посадку, за умови, що зліт буде виконано щонайменше за

3 хв до того, як ПС, що прибуває, розраховує бути над початком обладнаної ЗПС (рисунок 44 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

3. Якщо ПС, що прибуває, виконує заходження за процедурою «straight-in-approach», ПС, що вилітає, може виконати зліт:

1) у будь-якому напрямку за 5 хв до того, як ПС, що прибуває, розраховує бути над початком обладнаної ЗПС;

2) у напрямку, що відрізняється не менше ніж на 45° від зворотного напрямку заходження ПС, що прибуває:

за 3 хв до того, як ПС, що прибуває, розраховує бути над початком обладнаної ЗПС (рисунок 44 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

до прольоту ПС, що прибуває, встановленої фіксованої точки на треку заходження. Місце знаходження такої фіксованої точки визначається відповідним провайдером послуг ОПР після проведення консультацій з експлуатантами.

4. Якщо ПС, що прибуває, виконує процедуру польоту за приладами із застосуванням процедури RNAV або RNP, ПС, що вилітає, може виконувати зліт за траєкторією вильоту, яка знаходиться поза межею захисної зони прибуття для ПС, що прибуває, за таких умов:

1) забезпечується вертикальне ешелонування, до моменту, коли ПС, що прибуває, доповіло про проходження точки на шляху обов'язкового

донесення за процедурою польоту за приладами, місце знаходження цієї точки на шляху має бути визначено відповідним провайдером послуг ОПР;

2) зліт відбувається раніше ніж ПС, що прибуває, пройде встановлену точку на шляху за процедурою польоту за приладами, місце знаходження цієї точки має бути визначено відповідним провайдером послуг ОПР;

3) ПС, що вилітає, знаходиться поза межею захисної зони прибуття до моменту встановлення іншого методу ешелонування.

Захисна зона прибуття визначається, як затінена область, яка охоплює сектор, що простягається від лінії, що проходить через початок ЗПС та має кут 45° з лінією, що проходить через точку на шляху, де є обов'язковою доповідь про місцезнаходження до лінії, яка має кут 45° з лінією зовнішнього краю залишку процедури прибуття та/або процедури заходження (рисунок 45 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

18. Мінімуми повздовжнього ешелонування, які базуються на часі, що пов'язані з турбулентністю у сліді

1. Від відповідного органу ОПР не вимагається застосовувати ешелонування, яке пов'язане з турбулентністю у сліді:

1) для ПС, що прибувають за ПВП та здійснюють посадку на одну й ту саму ЗПС за надважкими, важкими або середніми ПС;

2) між ПС, що прибувають за ППП та здійснюють візуальне заходження на посадку, за умови, що ПС доповіло про встановлення візуального контакту з ПС, що прямує попереду, та було проінструктовано продовжувати заходження та самостійно забезпечувати ешелонування відносно даного ПС.

2. Орган ОНР повинен, по відношенню до польотів зазначених у підпунктах 1 та 2 пункту 1 цієї глави, а також коли це вважається за необхідне, надавати попередження про можливість турбулентності у сліді. Пілот відповідного ПС повинен забезпечити витримування прийняттого інтервалу по відношенню до ПС, що прямує попереду та має більш важку категорію за турбулентністю у сліді. Якщо визначено необхідність у встановленні додаткового інтервалу, пілот повинен повідомити про це відповідний орган ОНР, заявивши про свої вимоги.

3. За винятком, як це передбачено у підпунктах 1 та 2 пункту 1 цієї глави, для ПС, що прибувають за надважкими, важкими або середніми ПС має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) важке ПС здійснює посадку за надважким ПС – 2 хв;
- 2) середнє ПС здійснює посадку за надважким ПС – 3 хв;
- 3) середнє ПС здійснює посадку за важким ПС – 2 хв;
- 4) легке ПС здійснює посадку за надважким ПС – 4 хв;

5) легке ПС здійснює посадку за важким або середнім ПС – 3 хв.

4. Для ПС, що вилітають, та коли ПС використовують:

ту ж саму ЗПС (рисунок 52 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

паралельні ЗПС, розташовані на відстані менше ніж 760 м (рисунок 46 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

ЗПС, що перетинаються, коли прогнозована траєкторія польоту другого ПС перетинатиме прогнозовану траєкторію польоту першого ПС на тій самій висоті або нижче до 300 м (1 000 ft) (рисунок 47 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

паралельні ЗПС, розташовані на відстані 760 м (2 500 ft) та більше, коли прогнозована траєкторія польоту другого ПС перетинатиме прогнозовану траєкторію польоту першого ПС на тій самій висоті або нижче до 300 м (1 000 ft) (рисунок 47 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

застосовуються мінімуми ешелонування, наведені у пунктах 5 та 6 цієї глави.

5. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 2 глави 9 розділу II цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 4 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

1) важке ПС здійснює зліт за надважким ПС – 2 хв;

2) легке або середнє ПС здійснює зліт за надважким ПС – 3 хв;

- 3) легке або середнє ПС здійснює зліт за важким ПС – 2 хв;
- 4) легке ПС здійснює зліт за середнім ПС – 2 хв;

6. У разі застосування груп турбулентності у сліді, наведених у пункті 3 глави 9 розділу II цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 4 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) ПС групи В здійснює зліт за ПС групи А – 100 с;
- 2) ПС групи С здійснює зліт за ПС групи А – 120 с;
- 3) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи А – 140 с;
- 4) ПС групи Е здійснює зліт за ПС групи А – 160 с;
- 5) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи А – 160 с;
- 6) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи А – 180 с;
- 7) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи В – 100 с;
- 8) ПС групи Е здійснює зліт за ПС групи В – 120 с;

- 9) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи B – 120 с;
- 10) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи B – 140 с;
- 11) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи C – 80 с;
- 12) ПС групи E здійснює зліт за ПС групи C – 100 с;
- 13) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи C – 100 с;
- 14) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи C – 120 с;
- 15) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи D – 120 с;
- 16) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи E – 100 с.

7. Для ПС, що вилітають та виконують зліт не від початку тієї ж самої ЗПС або не від початку паралельних ЗПС, розташованих на відстані менше ніж 760 м (2 500 ft) застосовуються мінімуми ешелонування, наведені у пунктах 8 та 9 цієї глави (рисунок 48 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

8. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 2 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов,

наведених у пункті 7 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) важке ПС здійснює зліт за надважким ПС – 3 хв;
- 2) легке або середнє ПС здійснює зліт за надважким ПС – 4 хв;
- 3) легке або середнє ПС здійснює зліт за важким ПС – 3 хв;
- 4) легке ПС здійснює зліт за середнім ПС – 3 хв;

9. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 3 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 7 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) ПС групи В здійснює зліт за ПС групи А – 160 с;
- 2) ПС групи С здійснює зліт за ПС групи А – 180 с;
- 3) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи А – 200 с;
- 4) ПС групи Е здійснює зліт за ПС групи А – 220 с;
- 5) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи А – 220 с;

- 6) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи A – 240 с;
- 7) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи B – 160 с;
- 8) ПС групи E здійснює зліт за ПС групи B – 180 с;
- 9) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи B – 180 с;
- 10) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи B – 200 с;
- 11) ПС групи D здійснює зліт за ПС групи C – 140 с;
- 12) ПС групи E здійснює зліт за ПС групи C – 160 с;
- 13) ПС групи F здійснює зліт за ПС групи C – 160 с;
- 14) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи C – 180 с;
- 15) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи D – 180 с;
- 16) ПС групи G здійснює зліт за ПС групи E – 160 с.

10. У разі використання ЗПС із зміщеним порогом для посадки, якщо прогнозовані траєкторії польоту ПС, що прибуває та ПС, що вилітає

перетинаються, застосовуються мінімуми ешелонування, наведені у пунктах 11 та 12 цієї глави.

11. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 2 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 10 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) важке ПС здійснює зліт після посадки надважкого ПС – 2 хв;
- 2) легке або середнє ПС здійснює зліт після посадки надважкого ПС – 3 хв;
- 3) легке або середнє ПС здійснює зліт після посадки важкого ПС – 2 хв;
- 4) легке ПС здійснює зліт після посадки середнього ПС – 2 хв;
- 5) важке ПС здійснює посадку після зльоту надважкого ПС – 2 хв;
- 6) легке або середнє ПС здійснює посадку після зльоту надважкого ПС – 3 хв;
- 7) легке або середнє ПС здійснює посадку після зльоту важкого ПС – 2 хв;

8) легке ПС здійснює посадку після зльоту середнього ПС – 2 хв;

12. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 3 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 10 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

1) ПС групи В здійснює зліт після посадки ПС групи А – 100 с;

2) ПС групи С здійснює зліт після посадки ПС групи А – 120 с;

3) ПС групи D здійснює зліт після посадки ПС групи А – 140 с;

4) ПС групи Е здійснює зліт після посадки ПС групи А – 160 с;

5) ПС групи F здійснює зліт після посадки ПС групи А – 160 с;

6) ПС групи G здійснює зліт після посадки ПС групи А – 180 с;

7) ПС групи D здійснює зліт після посадки ПС групи В – 100 с;

8) ПС групи Е здійснює зліт після посадки ПС групи В – 120 с;

9) ПС групи F здійснює зліт після посадки ПС групи В – 120 с;

- 10) ПС групи G здійснює зліт після посадки ПС групи B – 140 с;
- 11) ПС групи D здійснює зліт після посадки ПС групи C – 80 с;
- 12) ПС групи E здійснює зліт після посадки ПС групи C – 100 с;
- 13) ПС групи F здійснює зліт після посадки ПС групи C – 100 с;
- 14) ПС групи G здійснює зліт після посадки ПС групи C – 120 с;
- 15) ПС групи G здійснює зліт після посадки ПС групи D – 120 с;
- 16) ПС групи G здійснює зліт після посадки ПС групи E – 100 с.
- 17) ПС групи B здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 100 с;
- 18) ПС групи C здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 120 с;
- 19) ПС групи D здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 140 с;
- 20) ПС групи E здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 160 с;
- 21) ПС групи F здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 160 с;

- 22) ПС групи G здійснює посадку після зльоту ПС групи A – 180 с;
- 23) ПС групи D здійснює посадку після зльоту ПС групи B – 100 с;
- 24) ПС групи E здійснює посадку після зльоту ПС групи B – 120 с;
- 25) ПС групи F здійснює посадку після зльоту ПС групи B – 120 с;
- 26) ПС групи G здійснює посадку після зльоту ПС групи B – 140 с;
- 27) ПС групи D здійснює посадку після зльоту ПС групи C – 80 с;
- 28) ПС групи E здійснює посадку після зльоту ПС групи C – 100 с;
- 29) ПС групи F здійснює посадку після зльоту ПС групи C – 100 с;
- 30) ПС групи G здійснює посадку після зльоту ПС групи C – 120 с;
- 31) ПС групи G здійснює посадку після зльоту ПС групи D – 120 с;
- 32) ПС групи G здійснює посадку після зльоту ПС групи E – 100 с.

13. У разі, коли більш важке ПС здійснює заходження на посадку на малій висоті або процедуру в разі невдалого заходження на посадку та коли менш важке ПС:

використовує ЗПС для зльоту у протилежному напрямку (рисунок 49 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

виконує посадку з протилежного напрямку на ту ж саму ЗПС або виконує посадку з протилежного напрямку на паралельну ЗПС, розташовану на відстані менше ніж 760 м (2 500 ft) (рисунок 50 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил)

застосовуються мінімуми ешелонування, наведені у пунктах 14 та 15 цієї глави.

14. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 2 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов, наведених у пункті 13 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) між важким ПС та надважким ПС – 3 хв;
- 2) між легким або середнім ПС та надважким ПС – 4 хв;
- 3) між легким або середнім ПС та важким ПС – 3 хв;
- 4) між легким ПС та середнім ПС – 3 хв.

15. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 3 глави 9 розділу IV цих Авіаційних правил з урахуванням умов,

наведених у пункті 13 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми ешелонування:

- 1) ПС групи В слідує за ПС групи А – 160 с;
- 2) ПС групи С слідує за ПС групи А – 180 с;
- 3) ПС групи D слідує за ПС групи А – 200 с;
- 4) ПС групи E слідує за ПС групи А – 220 с;
- 5) ПС групи F слідує за ПС групи А – 220 с;
- 6) ПС групи G слідує за ПС групи А – 240 с;
- 7) ПС групи D слідує за ПС групи В – 160 с;
- 8) ПС групи E слідує за ПС групи В – 180 с;
- 9) ПС групи F слідує за ПС групи В – 180 с;
- 10) ПС групи G слідує за ПС групи В – 200 с;
- 11) ПС групи D слідує за ПС групи С – 140 с;

12) ПС групи Е слідує за ПС групи С – 160 с;

13) ПС групи F слідує за ПС групи С – 160 с;

14) ПС групи G слідує за ПС групи С – 180 с;

15) ПС групи G слідує за ПС групи D – 180 с;

16) ПС групи G слідує за ПС групи Е – 160 с.

16. Мінімуми поздовжнього ешелонування, які базуються на відстані, що пов'язані з турбулентністю у сліді викладені у пунктах 20-22 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

19. Дозволи повітряним суднам на виконання польотів
з витримуванням самотійного ешелонування
у візуальних метеорологічних умовах

1. В повітряному просторі класів D та E у ВМУ у період світлого часу доби на запит ПС та за згодою пілота іншого ПС, що виконують контрольовані польоти, включаючи ПС, які прибувають або вилітають, орган ОНР може надати дозвіл ПС виконувати політ з витримуванням самотійного ешелонування відносно один одного залишаючись у ВМУ. Коли ПС, яке виконує контрольований політ, надається такий дозвіл має бути враховано таке:

1) дозвіл надається для визначеної частини польоту на або нижче 3 050 м (10 000 ft) під час набирання висоти або зниження та з урахуванням додаткових обмежень, як і коли це передбачено на підставі регіональних аеронавігаційних угод;

2) якщо існує імовірність, що політ у ВМУ може стати неможливим, то політ за ППП має бути забезпечений альтернативними вказівками, які мають бути виконані у разі, коли політ у ВМУ не може виконуватися протягом періоду дії дозволу;

3) якщо пілот, що виконує політ за ППП, спостерігає погіршення умов польоту, та передбачає, що політ у ВМУ стане неможливим, то він повинен проінформувати про це орган ОПР до моменту переходу до ПМУ та продовжувати політ відповідно до наданих йому альтернативних вказівок.

2. Орган ОПР не забезпечує вертикальне або горизонтальне ешелонування відносно визначеної частини польоту, в межах якої надано дозвіл виконувати політ з витриманням самостійного ешелонування та залишаючись у ВМУ. Пілот ПС, який отримав такий дозвіл, повинен забезпечити політ на відстані від інших ПС, яка гарантуватиме відсутність загрози зіткнення або небезпечного зближення протягом всього періоду дії дозволу.

3. Політ за ПВП виконують у ВМУ в будь-який час протягом наданого дозволу. Протягом дії дозволу орган ОПР не забезпечує ешелонування даного ПС з іншими ПС.

4. Відповідно до завдань ОПР, як це зазначено в главі 1 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху», не передбачено запобігання зіткненню ПС з земною поверхнею. Коли ПС, що виконує політ за ППП, наводиться або йому було надано дозвіл прямувати за спрямленим маршрутом, який відхиляє ПС від маршруту ОПР, мають бути застосовані процедури, зазначені у пункті 2 глави 13 розділу VIII цих Авіаційних правил.

5. Порядок забезпечення інформацією про основний рух у разі надання дозволу ПС самостійно витримувати ешелонування наведено у главі 20 цього розділу.

20. Інформація про основний рух

1. Основний рух – це такий контрольований рух, по відношенню до якого забезпечується ешелонування з боку органу ОПР, але відповідний мінімум ешелонування відносно конкретного контрольованого руху не дотримується або не буде дотримуватися по відношенню до іншого контрольованого руху.

Відповідно до положень пункту 1 глави 2 цього розділу та з урахуванням передбачених там обмежень, орган ОПР повинен забезпечувати ешелонування між ПС, що виконують польоти за ППП у повітряному просторі класів А – Е, а також між ПС, що виконують польоти за ППП і ПВП у повітряному просторі класів В і С. Орган ОПР не забезпечує ешелонування між ПС, що виконують польоти за ПВП, за винятком польотів у межах повітряного простору класу В.

Таким чином, польоти за ППП або ПВП можуть бути основним рухом відносно руху за ППП, а польоти за ППП можуть бути основним рухом

відносно руху за ПВП. Однак політ за ПВП не буде основним рухом відносно інших польотів за ПВП, за винятком польотів у межах повітряного простору класу В.

2. Інформація про рух має бути надана відповідним ПС, що виконують контрольований політ, у всіх випадках, коли вони є основним рухом відносно один до одного.

Така інформація про основний рух обов'язково буде відноситись до ПС, що виконують контрольований політ та яким надано дозвіл виконувати політ з витримуванням самостійного ешелонування, залишаючись у ВМУ, а також до ситуації, коли встановлений мінімум ешелонування вже порушено.

3. Інформація про основний рух має містити:

1) напрямок польоту відповідного ПС;

2) тип і категорію турбулентності у сліді відповідного ПС (категорія турбулентності у сліді включається до інформації про основний рух, якщо ПС має важчу категорію турбулентності у сліді, ніж ПС, якому надається інформація);

3) крейсерський рівень польоту відповідних ПС;

4) розрахунковий час прольоту точки на шляху, де є обов'язковою доповідь про місцезнаходження, що є найближчою до місця перетину рівня, або відносний пеленг на відповідне ПС, що визначається за умовним

12-годинним циферблатом та відстань від конфліктного руху, або фактичне (розрахункове) місцезнаходження відповідного ПС.

4. Орган ОНР може надавати ПС, що перебуває під його контролем, будь-яку іншу інформацію, яку він має у своєму розпорядженні, з метою підвищення безпеки польотів відповідно до завдань ОНР як це зазначено в главі 1 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху».

Категорія турбулентності у сліді представлятиме собою важливу інформацію про основний рух у випадку, якщо відповідне ПС має категорію турбулентності у сліді притаманну для більш важких ПС ніж ПС, яким направляють інформацію про основний рух.

21. Зменшення мінімумів ешелонування

1. Якщо результати відповідної оцінки з безпеки показали, що рівень безпеки буде підтримуватися на прийнятному рівні та після проведення попередніх консультацій з користувачами, мінімуми горизонтального ешелонування, зазначені у главах 4-14 цього розділу, можуть бути зменшені за рішенням уповноваженого органу з питань цивільної авіації або відповідно до регіональних аеронавігаційних угод.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може приймати рішення про зменшення конкретного мінімуму горизонтального ешелонування за таких умов:

1) спеціальні електронні або інші засоби дають змогу пілоту точно визначити місцезнаходження ПС, а наявні засоби зв'язку забезпечують

передачу без затримки даних про це місцезнаходження відповідному органу ОНР;

2) спільно з засобами швидкого і надійного зв'язку, інформацію про місцезнаходження ПС відповідний орган ОНР отримує за допомогою засобів спостереження ОНР;

3) спеціальні електронні або інші засоби дають змогу диспетчеру швидко і точно прогнозувати траєкторії польотів ПС, а адекватні засоби дають змогу часто звіряти фактичні місця знаходження ПС з прогнозованими місцями знаходження ПС;

4) ПС, що обладнані RNAV, виконують польоти в межах зони дії електронних засобів, які забезпечують необхідні оновлення з метою підтримання точності навігації.

3. Зменшення конкретного мінімуму горизонтального ешелонування може бути зазначено в регіональних аеронавігаційних угодах за таких умов:

1) спеціальні електронні засоби, засоби зональної навігації або інші засоби дають змогу ПС чітко дотримуватися поточних планів польоту;

2) повітряна обстановка є такою, що умови зазначені у підпункті 1 пункту 2 цієї глави стосовно зв'язку між пілотами та відповідним органом або органами ОНР, не передбачає необхідності дотримання їх повною мірою.

4. Вимоги щодо проведення оцінки з безпеки польотів наведено у главі 3 розділу II цих Авіаційних правил.

5. Інструктивний матеріал щодо умов, які забезпечують зменшення мінімумів ешелонування, міститься в Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO та Doc 9689 ICAO «Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima» ICAO.

VI. Ешелонування у районі аеродрому

1. Зменшення мінімумів ешелонування в районі аеродрому та основний місцевий рух

1. В доповнення до обставин зазначених у пункті 1 глави 21 розділу V цих Авіаційних правил, мінімуми горизонтального ешелонування, що деталізуються у главах 4-14 розділу V цих Авіаційних правил можуть бути зменшені в районах аеродромів у таких випадках:

1) відповідне ешелонування може бути забезпечено диспетчером УПР АДВ за умови, що кожне ПС постійно перебуває у полі зору цього диспетчера;

2) кожне ПС постійно знаходяться у полі зору інших відповідних ПС та пілоти цих ПС доповідають, що вони можуть самостійно витримувати ешелонування;

3) коли одне ПС слідує за іншим, екіпаж ПС, яке рухається позаду доповідає, що інше ПС перебуває у полі зору та ешелонування може бути витримано.

2. Інформація про основний місцевий рух, про який відомо диспетчеру УПР АДВ, має бути передана без затримки відповідним ПС, що вилітають та прибувають.

Основний місцевий рух у даному контексті означає будь-яке ПС, транспортний засіб або персонал, що перебувають на чи поблизу ЗПС, що використовується, або рух у зоні зльоту та набирання висоти або у зоні кінцевого заходження на посадку, який може створювати загрозу зіткнення для ПС, що вилітають або прибувають.

Інформація про основний місцевий рух наведена також у главі 20 розділу V, пунктах 5-8 глави 19 розділу VIII цих Авіаційних правил.

3. Інформація про основний місцевий рух має бути надана таким чином, щоб його було легко ідентифікувати.

2. Процедури для ПС, що вилітають

1. У дозволах для ПС, що вилітають, коли це необхідно для забезпечення ешелонування ПС, має бути вказано:

напрямок зльоту та розвороту після зльоту;

курс або трек, що необхідно витримувати до виходу на дозволений трек вильоту;

рівень, який необхідно витримувати до продовження набирання заданого рівня;

час, точку та/або вертикальну швидкість, з якою має виконуватися зміна рівня;

будь-який інший необхідний маневр, що забезпечує безпечне виконання польоту ПС.

2. На аеродромах, де запроваджено стандартні вильоти за приладами (SID), ПС слід надавати дозвіл витримувати відповідний SID.

3. Провайдеру послуг ОПП слід, там де це можливо, встановлювати для органів ОПП стандартні процедури щодо передавання контролю між відповідними органами ОПП, та стандартні дозволи для ПС, що вилітають.

Положення, що застосовуються до стандартних процедур щодо координації та передавання контролю, зазначені у главі 1 розділу X цих Авіаційних правил.

4. Коли стандартні дозволи для ПС, що вилітають, були узгодженні між відповідними органами, АДВ, як правило, надає відповідні стандартні дозволи без попередньої координації або погодження з ДОП або РДЦ.

5. Попередня координація дозволів може бути необхідною тільки у випадку, коли відхилення від стандартного дозволу або від стандартної процедури передавання контролю є необхідним або бажаним з операційної точки зору.

6. ДОП у будь який час має бути забезпечений інформацією про послідовність ПС, що вилітають, а також про ЗПС, що використовується.

7. АДВ, ДОП та/або РДЦ мають бути забезпечені відображенням індексів призначених SID.

8. Стандартні дозволи для ПС, що вилітають, мають містити наступні елементи:

- 1) ідентифікація ПС;
- 2) межу дії диспетчерського дозволу (як правило, це аеродром призначення);
- 3) індекс призначеного SID, якщо застосовується;
- 4) дозволений рівень;
- 5) виділений код ВОРЛ;
- 6) будь-які інші необхідні вказівки або інформація, які не містяться в опису SID, наприклад вказівки щодо зміни частоти.

Дозволи для ПС, що виконують політ за SID наведено у пункті 9 цієї глави.

Використання індексу SID без дозволеного рівня не надає право ПС виконувати набирання висоти за вертикальним профілем SID.

9. У дозволах для ПС щодо виконання польоту за SID з діючими опублікованими обмеженнями за рівнем та/або швидкістю має бути зазначено про дотримання таких обмежень або їх скасування. Наведену нижче фразеологію використовують в таких значеннях:

1) «НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID» (CLIMB VIA SID TO (level)) :

набирайте до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль SID;

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

2) «[НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID ДО], ОБМЕЖЕННЯ ЗА РІВНЕМ(-НЯМИ) СКАСОВАНО» (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)):

набирайте до дозволеного рівня, опубліковані обмеження за рівнем скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль SID; та

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

3) «[НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID], ОБМЕЖЕННЯ ЗА РІВНЕМ(-НЯМИ) СКАСОВАНО В (точка(и))» (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))):

набирайте до дозволеного рівня, опубліковані обмеження за рівнем над визначеною точкою (точками) скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль SID; та

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

4) «[НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ШВИДКОСТЮ СКАСОВАНО» (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)):

набирайте до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль SID; та

опубліковані обмеження щодо швидкості та диспетчерські вказівки щодо керування швидкістю – скасовано.

5) «[НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ШВИДКОСТЮ СКАСОВАНО НАД (точка(и))» (CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))):

набирайте до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль SID; та

опубліковані обмеження щодо швидкості скасовано над визначеною точкою (точками).

6) «НАБИРАЙТЕ (рівень) БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ (або) НАБИРАЙТЕ (рівень), ОБМЕЖЕННЯ ЗА ВИСОТОЮ ТА ШВИДКОСТЮ СКАСОВАНО» (CLIMB UNRESTRICTED TO (level) or CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S)):

набирайте до дозволеного рівня, опубліковані обмеження щодо рівня – скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль SID; та

опубліковані обмеження щодо швидкості та диспетчерські вказівки щодо керування швидкістю скасовано.

Якщо на SID не залишилося діючих опублікованих обмежень щодо рівня або швидкості, слід використовувати фразу «НАБИРАЙТЕ (рівень)» (CLIMB TO (level)).

10. Коли надаються послідовні вказівки щодо обмеження швидкості, а дозволений рівень не змінюється, фразу «НАБИРАЙТЕ (рівень) ЗА SID» (CLIMB VIA SID TO (level)) слід опускати.

11. Коли ПС, що вилітає, дозволено виконувати політ прямо на опубліковану точку на шляху, розташовану на SID, обмеження щодо швидкості та рівня пов'язані з точками на шляху, які при цьому оминаються, скасовуються. Решта опублікованих обмежень щодо швидкості та рівня залишаються такими, що застосовуються.

12. Коли ПС, що вилітає, наводиться або йому дозволено прямувати на точку, яка не знаходиться на SID, всі опубліковані обмеження за SID щодо швидкості та рівня скасовуються та диспетчер повинен:

- 1) повторити дозволений рівень;
- 2) встановити обмеження щодо швидкості та рівня, якщо необхідно;
- 3) проінформувати пілота, якщо очікується, що ПС у подальшому буде проінструктовано відновити політ за SID.

Вимоги щодо забезпечення необхідного запасу висоти при прольоті перешкод при наведенні наведено у пункті 2 глави 13 розділу VIII цих Авіаційних правил.

13. До диспетчерських вказівок щодо відновлення польоту за SID, має бути включено:

1) індекс SID за яким буде відновлено політ, якщо попередньо не було надано дозвіл про відновлення, відповідно до пункту 12 цієї глави;

2) дозволений рівень, відповідно до пункту 9 цієї глави; та

3) місцезнаходження, де очікується відновлення польоту за SID.

Фразеологія вказівок по відновленню SID наведено у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

14. У дозволах для ПС, що вилітають, може вказуватися дозволений рівень, який відрізняється від рівня зазначеного у поданому плані польоту для етапу польоту за маршрутом, без обмеження за часом або місцезнаходженням щодо дозволеного рівня. Такі дозволи, як правило, будуть використовуватися для сприяння застосуванню тактичних методів контролю з боку ОПР, як правило, з використанням засобу спостереження ОПР.

Коли дозволи для ПС, що вилітають, не містять обмеження за часом або місцезнаходженням щодо дозволеного рівня, дії, які має здійснити ПС при відмові зв'язку «земля – повітря», у випадку, коли ПС було наведено за

межі маршруту, що був зазначений у поточному плані польоту, слід встановлювати на основі регіональної аеронавігаційної угоди та включати до опису SID або опубліковувати в AIP.

15. Виліт ПС може бути прискорено пропозицією виконати зліт у напрямку за яким відсутній зустрічний вітер. Рішення щодо виконання такого зльоту або очікування зльоту у бажаному напрямку приймає КПС.

16. Якщо вильоти ПС затримуються, то дозволи ПС, вильоти яких затримуються, як правило, мають надаватися у порядку, що базується на їх розрахунковому часі вильоту ПС, за винятком зміни цього порядку для:

1) сприяння максимальної кількості вильотів з найменшою середньою затримкою;

2) задовольняння запитів експлуатанта ПС щодо виконання польотів ПС цього експлуатанта, наскільки це практично можливо.

17. Диспетчерським органам ОНР слід, за можливості, інформувати експлуатантів ПС або їх назначених представників у випадках, коли очікувані затримки вильоту перевищуватимуть 30 хв.

3. Інформація для ПС, що вилітають

1. Інформація щодо значних змін у метеорологічних умовах у зоні зльоту або набирання висоти, яка була отримана ДОП після того як ПС, що

вилітає, встановило зв'язок з цим органом, має бути передана ПС без затримки, за винятком випадків, коли відомо, що ПС вже отримало таку інформацію.

Значні зміни у метеорологічних умовах у даному контексті включають зміни, що стосуються напрямку або швидкості приземного вітру, видимості, дальності видимості на ЗПС або температури (для ПС з газотурбінними двигунами), а також наявність грози або купчасто-дощової хмарності, помірної або сильної турбулентності, зсуву вітру, граду, помірного або сильного обледеніння, лінії шквалів, переохолоджених опадів, сильних гірських хвиль, піщаних бур, пилових бур, снігової низової хуртовини, смерчу або водяного смерчу.

2. Інформація щодо змін в операційному стані візуальних або невізуальних засобів, що є важливою для зльоту та для набирання висоти, має бути передана ПС, що вилітає, без затримки, за винятком випадків, коли відомо, що ПС вже отримало таку інформацію.

3. Зміст польотно-інформаційних повідомлень щодо метеорологічної інформації та операційного стану аеронавігаційних засобів наведено у главі 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

4. Процедури для ПС, що прибувають

1. Коли стає очевидним, що на ПС, які прибувають, будуть впливати затримки, експлуатанти ПС або їх призначені представники, наскільки це практично можливо, мають бути проінформовані про це та про будь-які поточні зміни щодо таких очікуваних затримок.

2. Від ПС, що прибувають, може вимагатися надання доповіді про покидання або проліт основної точки або навігаційного засобу, або про початок виконання процедури «procedure turn», «base turn», або надання іншої інформації, необхідної диспетчеру, з метою прискорення руху ПС, що вилітають та прибувають.

3. ПС, що виконує політ за ППП, не має надаватися дозвіл на виконання початкового заходження нижче від встановленої мінімальної абсолютної висоти опублікованої в AIP чи на зниження нижче від даної абсолютної висоти якщо:

1) пілот не доповів про проліт відповідної точки, що визначається навігаційним засобом або як точка на шляху; або

2) пілот не доповів, що аеродром визначений візуально та може спостерігатися візуально; або

3) ПС не виконує візуальне заходження на посадку; або

4) диспетчер УПР не встановив місцезнаходження ПС за допомогою засобу спостереження ОПР та не було визначено найнижчу мінімальну абсолютну висоту для використання під час надання обслуговування за засобами спостереження ОПР.

4. На аеродромах, де запроваджено стандартне прибуття за приладами (STAR), ПС, що прибувають, як правило, слід надавати дозвіл

витримувати відповідний STAR. ПС за можливості якомога раніше мають бути поінформованими щодо очікуваного типу заходження та робочої ЗПС.

Інформація про стандартні дозволи щодо прибуття наведено у пунктах 6-16 цієї глави.

5. Після проведення координації з ДОП, РДЦ може надати дозвіл першому ПС, що прибуває, виконувати заходження замість польоту до точки очікування.

6. Провайдеру послуг ОПР слід, там де це можливо, встановлювати стандартні процедури щодо передавання контролю між відповідними органами ОПР та стандартні дозволи для ПС, що прибувають.

Положення, що застосовуються до стандартних процедур щодо координації та передавання контролю, зазначені у главі 1 розділу X цих Авіаційних правил.

7. При застосуванні стандартних дозволів для ПС, що прибувають, та якщо не очікується затримки руху в ТМА, дозвіл на політ за відповідним STAR має бути наданий, як правило, РДЦ без попередньої координації або погодження з відповідними ДОП або АДВ.

8. Попередня координація дозволів може вимагатися тільки у випадку, коли відхилення від стандартного дозволу або від стандартної процедури передавання контролю є необхідним або бажаним з операційної точки зору.

9. ДОП у будь-який час має бути забезпечений інформацією про послідовність ПС, що слідує за одним і тим самим STAR.

10. РДЦ, ДОП та/або АДВ мають бути забезпечені відображенням індексів призначених STAR.

11. Стандартні дозволи для ПС, що прибувають, мають містити наступні елементи:

- 1) ідентифікація ПС;
- 2) індекс призначеного STAR, якщо застосовується;
- 3) ЗПС, що використовується, за винятком, коли це є частиною опису STAR;
- 4) дозволений рівень;
- 5) будь-які інші необхідні вказівки або інформація, які не містяться в опису STAR, наприклад вказівки щодо зміни частоти.

Дозволи для ПС, що виконують політ за STAR наведено у пункті 12 цієї глави.

Використання індексу STAR без дозволеного рівня не надає право ПС виконувати зниження за вертикальним профілем STAR.

12. У дозволах для ПС щодо виконання польоту за STAR з діючими опублікованими обмеженнями за рівнем та/або швидкістю має бути зазначено про дотримання таких обмежень або їх скасування. Наведену нижче фразеологію слід використовувати в таких значеннях:

1) «ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) ЗА STAR» (DESCEND VIA STAR TO (level)):

знижуйтесь до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

2) «[ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) ЗА STAR], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ВИСОТОЮ СКАСОВАНО» (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)):

знижуйтесь до дозволеного рівня, опубліковані обмеження за рівнем – скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

3) «[ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) ЗА STAR], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ВИСОТОЮ СКАСОВАНО НАД (точка(и))» (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))):

знижуйтесь до дозволеного рівня, опубліковані обмеження за рівнем над визначеною точкою (точками) – скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо швидкості або диспетчерських вказівок щодо керування швидкістю, якщо застосовується.

4) «[ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) ЗА STAR], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ШВИДКІСТЮ СКАСОВАНО» (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)):

знижуйтеся до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

опубліковані обмеження щодо швидкості та диспетчерські вказівки щодо керування швидкістю – скасовано.

5) «[ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) ЗА STAR], ОБМЕЖЕННЯ ЗА ШВИДКІСТЮ СКАСОВАНО НАД (точка(и))» (DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))):

знижуйтеся до дозволеного рівня та дотримуйтеся опублікованих обмежень щодо рівня;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

опубліковані обмеження щодо швидкості скасовано над визначеною точкою (точками).

6) «ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень) БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ або ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень), ОБМЕЖЕННЯ ЗА ВИСОТОЮ ТА ШВИДКІСТЮ СКАСОВАНО» (DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S)):

знижуйтеся до дозволеного рівня, опубліковані обмеження щодо рівня – скасовано;

витримуйте горизонтальний профіль STAR; та

опубліковані обмеження щодо швидкості та диспетчерські вказівки щодо керування швидкістю – скасовано.

Якщо на STAR не залишилося діючих опублікованих обмежень щодо рівня або швидкості, слід використовувати фразу «ЗНИЖУЙТЕСЬ (рівень)» (DESCEND TO (level)).

13. Коли надаються послідовні вказівки щодо обмеження швидкості, а дозволений рівень не змінюється, фразу «ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (рівень)» (DESCEND VIA STAR TO (level)) слід опускати.

14. Коли ПС, що прибуває, дозволено виконувати політ прямо на опубліковану точку на шляху, розташовану на STAR, обмеження щодо швидкості та рівня пов'язані з точками на шляху, які при цьому оминаються, скасовуються. Решта опублікованих обмежень щодо швидкості та рівня залишаються такими, що застосовуються.

15. Коли ПС, що прибуває, наводиться або йому дозволено прямувати на точку яка не знаходиться на STAR, всі опубліковані обмеження за STAR щодо швидкості та рівня скасовуються та диспетчер повинен:

- 1) повторити дозволений рівень;
- 2) встановити обмеження щодо швидкості та рівня, якщо необхідно;

3) проінформувати пілота, якщо очікується, що ПС у подальшому буде проінструктовано відновити політ за STAR.

Вимоги щодо забезпечення необхідного запасу висоти при прольоті перешкод при наведенні зазначено у пункті 2 глави 13 розділу VIII цих Авіаційних правил.

16. До диспетчерських вказівок щодо відновлення польоту за STAR, має бути включено:

1) індекс STAR за яким буде відновлено політ, якщо попередньо не було надано дозвіл про відновлення відповідно до пункту 15 цієї глави;

2) дозволений рівень для відновлення польоту за STAR, відповідно до пункту 12 цієї глави; та

3) місцезнаходження, де очікується відновлення польоту за STAR.

Фразеологія вказівок по відновленню SID наведено у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

17. З дотриманням умов, зазначених у пункті 19 цієї глави, дозвіл ПС, що виконує політ за ППП, на виконання візуального заходження на посадку може надаватися на запит ПС або за ініціативи диспетчера УПР при згоді ПС.

18. Диспетчери УПР повинні проявляти обережність під час ініціювання візуального заходження на посадку, якщо є підстава вважати, що екіпаж відповідного ПС не знайомий з аеродромом та з місцевістю навколо аеродрому. Диспетчери УПР також мають враховувати переважний повітряний рух та метеорологічні умови при ініціюванні візуальних заходжень на посадку.

19. ПС, що виконує політ за ППП, може надаватися дозвіл на виконання візуального заходження на посадку за умови, що пілот може підтримувати візуальний контакт з земною поверхнею, а також:

1) нижня межа хмар, що повідомляється, знаходиться на рівні або перевищує рівень IAF початкового сегменту заходження для ПС, якому надається такий дозвіл; або

2) на рівні IAF початкового сегменту заходження або у будь-який момент часу виконання процедури заходження на посадку за приладами пілот повідомляє, що метеорологічні умови є такими, що візуальне заходження на посадку та посадка з достатньою вірогідністю можуть бути виконані.

20. Між ПС, що отримало дозвіл на виконання візуального заходження на посадку та іншими ПС, що прибувають та вилітають, має бути забезпечено ешелонування.

21. Для послідовних візуальних заходжень на посадку ешелонування ПС диспетчером УПР має бути забезпечено до моменту, коли пілот ПС, що

рухається позаду, не доповідь про наявність у полі зору ПС, що рухається попереду. Після цього ПС має бути надана вказівка слідувати за ПС, що прямує попереду, та самостійно витримувати ешелонування. Якщо обидва ПС, з урахуванням турбулентності в сліді, належать до категорії надважких та важких ПС, або ПС, що прямує попереду, належить до важкої категорії у турбулентності в сліді, ніж ПС, що рухається позаду, та відстань між ПС менша за відповідний мінімум для турбулентності в сліді, диспетчер УПР повинен видати попередження щодо можливої турбулентності в сліді. Пілот повинен витримувати прийнятну відстань до ПС, що рухається попереду та належить до важкої категорії турбулентності в сліді. Якщо пілот визначає необхідність додаткового інтервалу, він повинен відповідно проінформувати про це орган ОПР та заявити про свої наміри.

22. Під час візуального заходження на посадку передавання зв'язку до диспетчера АДВ слід здійснювати в такій точці або в такий час, щоб ПС могло своєчасно отримати, за потреби, інформацію про основний місцевий рух, та дозвіл на виконання посадки або альтернативні вказівки.

23. ДОП повинен зазначати процедуру заходження на посадку за приладами яка повинна використовуватися ПС, що прибуває. Екіпаж ПС може запитати альтернативну процедуру та, якщо умови дозволяють, йому слід надавати відповідний дозвіл.

24. Якщо за доповіддю пілота або органу ОПР стає зрозуміло, що пілот не знайомий з процедурою заходження на посадку за приладами, диспетчеру УПР необхідно вказати рівень сегменту початкового заходження на посадку, точку (у хвиликах від відповідної точки передання донесень) в якій буде розпочато процедуру «base turn» або «procedure turn»,

рівень, на якому має виконуватися «procedure turn», та трек кінцевого заходження на посадку. Як виняток, для ПС, якому надано дозвіл заходження на посадку за прямим треком, необхідно зазначити тільки трек кінцевого заходження на посадку. Коли це вважається за необхідним повинна вказуватися частота(и) навігаційного(их) засобу(ів), який необхідно використовувати, а також процедура в разі невдалого заходження на посадку.

25. Коли візуальний контакт з земною поверхнею встановлено до завершення процедури заходження на посадку, процедура заходження на посадку за приладами має бути дотримана до моменту, поки ПС не зробить запит та не отримає дозвіл на візуальне заходження на посадку.

26. У випадку тривалих затримок ПС слід інформувати про очікувану затримку якомога раніше та, за необхідності, надати вказівку або можливість зменшити швидкість на маршруті для компенсації часу затримки.

27. У разі передбачуваної затримки РДЦ, зазвичай, повинен надавати ПС дозвіл на політ до точки очікування, включаючи вказівки щодо очікування та очікуваного часу заходження або часу дозволу на продовження польоту в разі потреби, як зазначено у пункті 47 цієї глави.

28. Після проведення координації з ДОП, РДЦ може надавати ПС, що прибувають, дозвіл на політ до місця візуального очікування та очікування до отримання подальших вказівок від ДОП.

29. Після проведення координації з АДВ, ДОП може надавати ПС, що прибувають, дозвіл на політ до місця візуального очікування та очікування до отримання подальших вказівок від АДВ.

30. Очікування та входження до схеми очікування має виконуватися згідно з процедурами, опублікованими в АІР. Якщо процедури входження до схеми очікування та процедури очікування не опубліковані або невідомі екіпажу ПС, відповідний орган ОПР повинен вказати позначення місця або навігаційного засобу, які слід використовувати, трек наближення, радіал або пеленг, сторону розвороту в схемі очікування, а також час прямолінійного польоту на відрізку віддалення або відстані, між якими має виконуватися очікування.

31. ПС зазвичай повинні очікувати над встановленою точкою очікування. Необхідний мінімум вертикального, бічного та поздовжнього ешелонування має бути забезпечено по відношенню до інших ПС. Критерії та процедури щодо одночасного використання суміжних точок очікування мають бути зазначені у місцевих інструкціях.

Вимоги до ешелонування ПС, які виконують очікування у польоті зазначено у главі 15 розділу V цих Авіаційних правил.

32. Рівні над встановленими точками очікування або місцями візуального очікування мають призначатися, наскільки це практично можливо, таким чином, щоб спростити надання дозволу на виконання заходження на посадку з дотриманням відповідної черговості кожного ПС. Як правило, ПС, що прибуває до встановленої точки очікування або місця візуального очікування першим, має бути розташоване на найнижчому рівні, а ПС, що прибувають за ним, – послідовно на вищих рівнях.

33. Коли передбачається тривале очікування, з метою економії палива, турбореактивним ПС, за можливості, слід дозволяти очікувати на вищих рівнях зі збереженням за ними черговості заходження на посадку.

34. Якщо ПС не може виконати опубліковану або дозволену процедуру очікування, йому мають бути надані альтернативні вказівки.

35. З метою підтримання безпечного та упорядкованого повітряного руху ПС може бути надана вказівка виконати віраж над фактичним місцезнаходженням або над будь-яким іншим місцем за умови забезпечення необхідного запасу висоти польоту над перешкодами.

36. Черговість заходження на посадку встановлюється таким чином, щоб сприяти прибуттю максимальної кількості ПС з мінімальною середньою затримкою. Пріоритет у заходженні на посадку має надаватися:

1) ПС, яке очікує приземлення через фактори, які впливають на безпечне виконання польоту ПС (відмова двигуна, малий залишок палива тощо);

2) санітарному ПС або ПС, що перевозить на борту будь-яку хвору або важко поранену особу, яка потребує невідкладної медичної допомоги;

3) ПС, що задіяне у пошуково-рятувальних операціях;

4) іншим ПС, якщо це визначено уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

ПС, що перебуває в аварійному стані, надають обслуговування як це зазначено у главі 1 розділу XV Авіаційних правил.

37. ПС, що прямує за іншим ПС, надають дозвіл на заходження на посадку, коли:

1) ПС, що рухається попереду, доповіло, що може завершити заходження на посадку, не потрапляючи в ПМУ; або

2) ПС, що рухається попереду, має зв'язок з АДВ, візуально спостерігається диспетчером АДВ та існує обґрунтована впевненість в тому, що нормальна посадка може бути виконана; або

3) при застосуванні процедури заходження на посадку за часом, ПС, що рухається попереду, пройшло встановлену точку на лінії наближення та існує обґрунтована впевненість у тому, що нормальна посадка може бути виконана;

Процедура заходження на посадку за часом наведена у пункті 41 цієї глави.

4) за даними засобів спостереження ОПР між ПС, що прямують одне за одним, встановлено необхідний поздовжній інтервал.

38. Під час встановлення черговості заходження на посадку має бути врахована необхідність у збільшенні поздовжнього інтервалу між ПС, що прибувають, через турбулентність у сліді.

39. Якщо пілот ПС в черзі заходження на посадку, доповів про намір виконати очікування до покращення метеорологічних умов або через інші причини, така дія має бути дозволена. Однак, якщо інші ПС, що виконують очікування, доповідають про свій намір продовжувати заходження на посадку, пілоту, якій має намір виконувати очікування, буде надано дозвіл на політ до суміжної точки очікування до зміни метеорологічних умов або зміни маршруту. В якості альтернативи ПС може бути надано дозвіл займати найвищий рівень у черзі заходжень на посадку для того, щоб іншим ПС, що очікують, можна було дозволити виконати посадку. Координація має бути проведена з будь-яким суміжним органом ОПП або сектором, коли це потрібно, для уникнення конфлікту з рухом, що перебуває під контролем цього органу або сектору.

40. Під час встановлення черговості заходжень на посадку ПС, якому було дозволено компенсувати визначений час затримки в ТМА шляхом виконання крейсерського польоту за маршрутом зі зменшеною швидкістю, слід, за можливості, враховувати час, який було витрачено на маршруті.

41. За потреби прискорення заходжень декількох ПС, що прибувають, застосовують наступну процедуру заходження на посадку за часом:

1) на траєкторії заходження на посадку має бути встановлена відповідна точка, що може безпомилково визначатися пілотом, яка

служитиме контрольною точкою для розподілу за часом послідовних заходжень;

2) ПС надають час за яким воно має пройти встановлену точку за лінією наближення, цей час визначають з урахуванням забезпечення бажаного інтервалу між послідовними посадками на ЗПС з постійним дотриманням встановлених мінімумів ешелонування, включаючи час зайнятості ЗПС.

Час за яким ПС слід проходити встановлену точку визначає орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу. Такий час повідомляють ПС достатньо заздалегідь, щоб дати змогу пілоту відповідним чином організувати траєкторію польоту.

Кожному ПС у черзі заходження на посадку має бути наданий дозвіл на проходження встановленої точки за лінією наближення у попередньо вказаний час або в інший переглянтий час після того, як ПС, що рухається попереду, доповіло про проліт точки за лінією наближення.

42. Під час визначення часового інтервалу або повздовжньої відстані, що має бути застосована між ПС, які виконують заходження одне за одним, враховують:

відносні швидкості між цими ПС;

відстань від встановленої точки до ЗПС;

необхідність застосування ешелонування з урахуванням турбулентності в сліді;

час зайнятості ЗПС;

метеорологічні умови;

будь-які інші умови, що можуть вплинути на час зайнятості ЗПС.

У разі використання засобів спостереження ОПР для встановлення черговості заходження на посадку, в місцевих інструкціях зазначають мінімальну відстань, яка має бути встановлена між ПС, що прямують одне за одним. Додатково, у місцевих інструкціях мають бути зазначені обставини, за яких може виникнути потреба в будь-якому збільшенні повздовжньої відстані між послідовними заходженнями, а також мінімуми, які використовують за таких обставин.

43. Інформація про черговість заходження на посадку має бути доведена до АДВ. АДВ має бути постійно поінформована про послідовність, в якій ПС будуть встановлені на кінцевому етапі заходження на посадку.

Інструктивний матеріал щодо факторів, які враховують для визначення ешелонування для процедури заходження на посадку за часом міститься в Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

Категорії турбулентності у сліді та мінімуми ешелонування в турбулентності у сліді зазначені в главі 9 розділу IV, главі 18 розділу V, главі 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

Детальні характеристики супутніх вихорів та їх вплив на ПС містяться в розділі 5 частини II Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

44. Очікуваний час заходження на посадку має бути визначений для ПС, що прибувають, якщо їх прибуття буде затримано на 10 хв або більше. Очікуваний час заходження на посадку передають ПС якомога раніше, бажано не пізніше початку зниження з крейсерського рівня. Переглянутий час заходження на посадку передають ПС без будь-якої затримки в усіх випадках, коли цей час відрізняється від попередньо переданого на 5 хв або більше. У цьому випадку може бути встановлений менший період часу, якщо це визначено відповідним провайдером послуг ОПР або узгоджено між відповідними органами ОПР.

45. Коли передбачається, що даному ПС необхідно буде очікувати протягом 30 хв або більше, очікуваний час заходження на посадку передають ПС найшвидшим способом.

46. Точка очікування, по відношенню до якої співвідноситься очікуваний час заходження на посадку, зазначають разом з очікуваним часом заходження на посадку, коли обставини складаються так, що в іншому випадку це не було би очевидним для пілота.

47. Якщо ПС очікує на маршруті або над місцем чи засобом, що не є початковою точкою заходження на посадку (IAF), даному ПС якомога раніше повідомляють очікуваний час дозволу на продовження польоту від точки очікування (час у який ПС, що знаходиться у точці очікування, може покинути цю точку очікування). ПС також має бути поінформовано, якщо у подальшому передбачається очікування над іншою точкою очікування.

5. Інформація для ПС, що прибувають

1. Після того, як ПС встановило зв'язок з органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу, наступні елементи інформації, у зазначеному нижче порядку, мають бути передані ПС якомога раніше за винятком тих елементів, про які відомо, що ПС їх вже отримало:

1) тип заходження на посадку та ЗПС, що використовують;

2) метеорологічна інформація:

напрямок та швидкість приземного вітру, включаючи значні зміни;

видимість та, коли застосовується, видимість на ЗПС (RVR);

фактична погода;

хмарність нижче 1 500 м (5 000 ft) або нижче найбільшої MSA, залежно від того, яке значення більше; купчасто-дощову хмарність; якщо стан неба визначити неможливо, – вертикальну видимість, за наявності інформації;

температура повітря;

температура точки роси, якщо включення даної інформації визначається регіональною аеронавігаційною Угодою;

дані для встановлення висотоміра(ів);

будь-яка наявна інформація про особливі метеорологічні явища погоди в зоні заходження на посадку;

прогноз на посадку типу «TREND», у разі наявності.

Метеорологічна інформація, що перелічена вище, ідентична з тією, яка вимагається для ATIS за допомогою авіаційного електрозв'язку для ПС, що прибувають, як це зазначено у підпунктах 12-20 пункту 1 глави 10 розділу IV АПУ «Обслуговування повітряного руху» та береться з місцевих регулярних та спеціальних зведень відповідно до положень пунктів 7-9 глави 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

3) фактичний стан поверхні ЗПС в разі опадів або інших тимчасових небезпек;

4) зміни в експлуатаційному стані візуальних та невізуальних засобів, що мають важливе значення для заходження на посадку та посадки.

2. Під час застосування положень пункту 4 глави 6 цього розділу слід враховувати, що інформація, яка опублікована в повідомленнях NOTAM

або розповсюджена іншими способами може бути не отримана ПС до вильоту або під час польоту за маршрутом.

3. Якщо стає необхідним або бажаним в операційному відношенні щоб ПС, що прибуває, дотримувалось процедури заходження на посадку за приладами або використовувало ЗПС, відмінну від зазначеної спочатку, ПС має бути проінформовано про це без затримки.

4. На початку кінцевого етапу заходження на посадку ПС має бути передана така інформація:

1) значні зміни у осередненому значенні напрямку та швидкості приземного вітру;

Визначення та порядок доведення до органів ОПР значних змін у значенні напрямку та швидкості приземного вітру вказані в главі 7 розділу IV АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації». Однак, якщо диспетчер УПР має інформацію про вітер у вигляді складових вітру відносно розташування ЗПС, значними змінами є:

осереднене значення зустрічної складової вітру:	19 км/год (10 kt);
осереднене значення попутної складової вітру:	4 км/год (2 kt);
осереднене значення бокової складової вітру:	9 км/год (5 kt);

2) за наявності, остання інформація про зсув вітру та/або турбулентність на кінцевому етапі заходження на посадку;

3) фактична видимість в напрямку заходження на посадку та посадки або, якщо застосовується, фактичне(і) значення дальності видимості на ЗПС (RVR) та їх тенденції.

5. На кінцевому етапі заходження на посадку, без затримки, ПС має бути передана така інформація:

1) раптове виникнення небезпек (наприклад, несанкціонований рух на ЗПС);

2) значні зміни у фактичних параметрах приземного вітру, виражені у мінімальних і максимальних значеннях;

3) значні зміни у стані поверхні ЗПС;

4) зміни в експлуатаційному стані необхідних візуальних та невізуальних засобів;

5) зміна спостережуваного значення (значень) дальності видимості на ЗПС (RVR), відповідно до заявленої шкали, що використовується або зміна репрезентативної видимості в напрямку заходу на посадку та посадки.

6. Перелік та зміст польотно-інформаційних повідомлень наведено в главі 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

6. Операції на паралельних або майже паралельних ЗПС

1. Коли паралельні або майже паралельні ЗПС використовують для одночасних операцій, застосовують зазначені нижче вимоги та процедури.

Інструктивний матеріал щодо одночасних операцій на паралельних або майже паралельних ЗПС наведено в Doc 9643 «Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)» ICAO.

2. Паралельні ЗПС використовують для незалежних вильотів за приладами таким чином:

1) обидві ЗПС використовують виключно для вильотів (незалежні вильоти);

2) одну ЗПС використовують виключно для вильотів, в той час як іншу ЗПС – для прибуття та для вильотів (напівзмішані операції);

3) обидві ЗПС використовують, як для прибуття, так і для вильотів (змішані операції).

3. Незалежні вильоти за ППП можуть виконуватися з паралельних ЗПС за таких умов:

1) осьові лінії ЗПС рознесені на відстань не менше, ніж 760 м (2 500 ft);

2) номінальні треки вильоту розходяться, не менше, ніж:
на 15° відразу після зльоту;
на 10°, коли ПС виконують виліт за приладами з використанням процедур RNAV (RNP), або коли розворот починається на відстані не більше, ніж 3,7 км (2 NM) від злітного торця ЗПС;

3) в наявності відповідна система спостереження ОПр, яка дає змогу ідентифікувати ПС на відстані 1,9 км (1 NM) від кінця ЗПС; та

4) операційні процедури ОПр гарантують досягнення необхідного розходження треків.

Інструктивний матеріал щодо впровадження вильотів зі зменшеним розходженням треків наведено у Cir 350 «Guidelines for the Implementation of Reduced Divergence Departures» ICAO.

4. Паралельні ЗПС можуть використовуватися для одночасних операцій за приладами ПС, що прибувають, для:

- 1) незалежних паралельних заходжень на посадку; або
- 2) залежних паралельних заходжень на посадку; або
- 3) розділених паралельних операцій.

Вимоги щодо незалежних паралельних заходжень на посадку наведено у пунктах 6-17 цієї глави.

Вимоги щодо залежних паралельних заходжень на посадку наведено у пунктах 18-21 цієї глави.

Вимоги щодо розділених паралельних операцій наведено у пунктах 30-32 цієї глави.

5. Коли виконуються паралельні заходження, побудову послідовності заходжень на посадку та ешелонування ПС, що прибувають, як правило, мають забезпечувати окремі диспетчери УПР для кожної ЗПС. Відхилення наведені в підпункті 8 пункту 6 та пункті 7 цієї глави.

6. Незалежні паралельні заходження на посадку можуть виконуватися на паралельні ЗПС за таких умов:

1) відстань між осьовими лініями ЗПС та критерії систем спостереження ОПР для різних відстаней між осьовими лініями паралельних ЗПС відповідають наведеним у таблиці 3 додатку 4 цих Авіаційних правил;

Графічні пояснення зв'язку відстані між осьовими лініями ЗПС, NTZ, NOZ наведено на рисунку 51 додатку 3 цих Авіаційних правил.

Інструктивний матеріал, що стосується використання систем ADS-B та MLAT та їх системних характеристик, міститься в Cir 326 «Assessment of ADS-B and Multilateration Surveillance to Support Air Traffic Services and Guidelines for Implementation» ICAO.

Вимога щодо врахування факторів впливу на безпеку польотів впровадження ADS-B, як системи, що передбачає використання єдиного джерела для спостереження та навігації наведена у підпункті 6 пункту 4 глави 3 розділу II цих Авіаційних правил.

2) процедури заходження на посадку за приладами, що вишикують ПС вздовж продовженої осьової лінії ЗПС є будь-якою комбінацією варіантів процедур заходження на посадку, зазначених у таблиці 4 додатку 4 цих Авіаційних правил;

3) трек процедури при невдалому заходженні на одну ЗПС розходиться принаймні на 30° з треком процедури при невдалому заходженні на прилеглу ЗПС;

4) виконані відповідні обстеження та оцінка перешкод на кінцевому етапі заходження на посадку;

5) ПС якомога раніше повідомляється призначена ЗПС, процедура заходження на посадку за приладами та будь-яка додаткова інформація для підтвердження правильності вибору, яку вважають необхідною;

6) для виходу на курс або трек кінцевого заходження на посадку застосовують наведення або опубліковані процедури прибуття та заходження на посадку, що передбачають вихід на IAF або IF;

7) встановлюється та відображається на дисплеї повітряної обстановки нетрансгресивна зона (NTZ) завширшки щонайменше 610 м (2 000 ft) рівновіддалена від осьових ліній продовження ЗПС;

8) моніторинг заходження на посадку здійснюють:
окремий диспетчер УПР, який здійснює моніторинг для кожної ЗПС,
або

один диспетчер УПР, який здійснює моніторинг для не більше, ніж двох ЗПС, якщо безпека операцій підтверджена оцінкою з безпеки польотів, а ОПР за таким сценарієм затверджено уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

9) моніторинг заходжень на посадку у разі, коли вертикальне ешелонування стає менше ніж 300 м (1 000 ft) забезпечує таке:

ПС не перетинають межі визначеної NTZ; та

витримується встановлений мінімум повздовжнього ешелонування між ПС, що перебувають на одній лінії курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку;

10) коли для диспетчерів УПР не виділено спеціальних окремих радіоканалів для контролю за ПС до моменту виконання посадки:

передавання ПС на зв'язок на відповідний аеродромний диспетчерський канал здійснюють до того, як один з двох ПС, що рухаються на прилеглих треках кінцевого заходження на посадку, перехопить сигнал глісадного радіомаяка ILS або вертикальний профіль вибраної процедури заходження на посадку за приладами;

диспетчер(и), який(і) здійснює(ють) моніторинг заходжень ПС на кожну ЗПС, має(ють) можливість переривати передачі аеродромного органу на відповідних радіоканалах для кожного потоку, що прибуває.

7. При проведенні оцінки з безпеки польотів для забезпечення моніторингу одним диспетчером УПР не більше, ніж двох ЗПС, як зазначено у підпункті 8 пункту 6 цієї глави, слід розглянути, як мінімум, такі фактори, як складність та час операцій, типи ПС, комбінацію видів та щільність повітряного руху, інтенсивність прибуття ПС, наявний рівень

автоматизованих систем та їх резервування вплив метеорологічних умов та інших факторів навколишнього середовища.

8. Якомога раніше після встановлення ПС зв'язку з органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу, ПС має бути повідомлено про застосування незалежних паралельних заходжень на посадку. Надання такої інформації може бути забезпечено через ATIS.

9. Під час наведення для перехоплення курсу або треку кінцевого заходження, заключний вектор має задовольняти наступним умовам:

1) надати ПС можливість перехоплення під кутом не більше ніж 30° ;

2) забезпечити ПС ділянку прямолінійного та горизонтального польоту не менше, ніж 1,9 км (1 NM) до перехоплення курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку;

3) надати ПС можливість виконання горизонтального польоту на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку на ділянці не менше, ніж 3,7 км (2 NM) до перехоплення або вертикального профілю вибраної процедури заходження на посадку за приладами.

10. Мінімум вертикального ешелонування 300 м (1 000 ft) або залежно від можливостей системи спостереження ОПР, мінімум радіолокаційного ешелонування 5,6 км (3 NM) має бути забезпечений до встановлення ПС:

1) в напрямку наближення до курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку;

2) на етапі заходження на посадку за RNP AR APCH у відповідності із пунктами 22-29 цієї глави;

3) в межах зони нормальних польотів (NOZ).

11. Залежно від можливостей системи спостереження ОПР між ПС, що перебувають на одній лінії курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку, має бути забезпечений мінімум горизонтального ешелонування 5,6 км (3 NM), або 4,6 (2,5 NM), як встановлено уповноваженим органом з питань цивільної авіації за винятком, коли потрібно збільшене поздовжнє ешелонування через турбулентність в сліді або за інших причин.

Процедури зменшення мінімуму радіолокаційного ешелонування та мінімуми радіолокаційного ешелонування, пов'язані із турбулентністю у сліді наведено відповідно у пункті 15 та пунктах 20-21 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

Ешелонування вважається забезпеченим, якщо ПС, що перебуває на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку, та інші ПС, які перебувають на прилеглому паралельному курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку не перетинають меж встановленої зони NTZ, яка відображена на дисплеї повітряної обстановки.

12. При останньому призначенні курсу для перехоплення курсу або треку кінцевого заходження на посадку, має бути підтверджена ЗПС та ПС має бути проінформовано щодо:

1) його місцезнаходження відносно фіксованої точки на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку;

2) абсолютної висоти, яку необхідно витримувати до тих пір поки ПС, яке встановлено на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку, не досягне точки перехоплення глісади або вертикального профілю вибраної процедури заходження на посадку за приладами;

3) за потреби, дозвіл на виконання відповідного заходження на посадку.

13. За всіма заходженнями на посадку, незалежно від метеорологічних умов, здійснюють моніторинг з використанням системи спостереження ОПР. Диспетчерські вказівки та інформація мають бути надані ПС, для забезпечення ешелонування між ПС та для запобігання входження ПС до NTZ.

Навігація ПС на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку здійснюється пілотом. Мета диспетчерських вказівок та інформації полягає тільки в забезпеченні ешелонування між ПС та запобіганні заходженню ПС до NTZ.

З метою запобігання заходження ПС до NTZ, воно розглядається, як центр символу його відмітки про місцезнаходження. Торкання країв символів відміток про місцезнаходження, як зазначено у пункті 10 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил, для ПС, які виконують паралельні заходження на посадку, не допускається.

14. Коли диспетчер УПР спостерігає, що ПС не виконує розворот в точці розвороту, або ПС продовжує перебувати на треку, що приведе до

перетину межі NTZ, він повинен надати вказівку негайно повернутися на коректний трек.

15. Коли диспетчер УПР спостерігає, що ПС перетинає межі NTZ, іншим ПС, що перебувають на прилеглому паралельному курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку має бути надана вказівка щодо негайного набирання заданої абсолютної/відносної висоти та виконання розвороту на заданий курс, з метою попередження зближення з ПС, яке відхилилося. При застосуванні критеріїв оцінки поверхонь перешкод для паралельних заходжень на посадку (PAOAS) для оцінки перешкод диспетчер УПР, який здійснює моніторинг, не повинен надавати вказівки щодо курсу для ПС, які перебувають нижче, ніж 120 м (400 ft) над перевищенням порога ЗПС, та вказівки щодо курсу не мають перевищувати більше, ніж 45° різницю між курсом або треком кінцевого етапу заходження на посадку.

16. Моніторинг за траєкторією польоту з використанням систем спостереження ОПР не припиняють до моменту:

1) поки застосовується візуальне ешелонування за умови, що наявні процедури гарантують, що обидва диспетчери УПР будуть поінформовані щоразу, коли візуальне ешелонування застосовується;

2) посадки ПС або, у разі випадку невдалого заходження на посадку, поки ПС не віддалиться на відстань 1,9 км (1 NM) або більше від кінця ЗПС та не буде забезпечено відповідне ешелонування з будь-якими іншим повітряним рухом.

Інформувати ПС про припинення моніторингу за траєкторією польоту з використанням засобів спостереження ОПР не вимагається.

17. Незалежні паралельні заходження на паралельні ЗПС, відстань між осьовими лініями яких становить менше ніж 1 525 м, мають бути призупинені за відповідних метеорологічних умов, включаючи зсув вітру, турбулентність, низхідні потоки, боковий вітер та важливі метеорологічні умови, такі як грози, які можуть збільшити відхилення ПС від курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку до таких величин, що безпека може бути порушена.

Провайдер послуг ОПР повинен розробити критерії, що визначають можливість проведення одночасних операцій на паралельних або майже паралельних ЗПС з урахуванням метеоумов, притаманних для кожного конкретного аеродрому. Зазначені критерії мають бути затверджені уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Збільшення відхилень на треку кінцевого заходження на посадку може призвести до неприйнятної кількості виданих попереджень про відхилення.

Інструктивний матеріал щодо метеорологічних умов наведено в Doc 9643 «Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)» ICAO.

18. Залежні паралельні заходження на посадку можуть виконуватися на паралельні ЗПС за таких умов:

1) відстань між осьовими лініями ЗПС складає 915 м (3 000 ft) або більше;

2) для виходу на курс або трек кінцевого заходження на посадку ПС застосовують наведення або опубліковані процедури прибуття та заходження на посадку, що передбачають вихід на IAF або IF;

3) застосовують систему спостереження ОПР з критеріями, які відповідають наведеним у таблиці 3 додатку 4 цих Авіаційних правил;

4) процедури заходження на посадку за приладами, що вишикують ПС вздовж продовженої осьової лінії ЗПС є будь-якою комбінацією варіантів процедур заходження на посадку, зазначених у таблиці 5 додатку 4 цих Авіаційних правил; значення RNP та дистанція між центральними лініями ЗПС наведена на рисунку 52 додатку 3 цих Авіаційних правил.

5) ПС інформують про виконання заходжень на посадку на обидві ЗПС (ця інформація може забезпечуватися через ATIS);

6) трек процедури при невдалому заходженні на одну ЗПС розходиться принаймні на 30° з треком процедури при невдалому заходженні на прилеглу ЗПС;

7) орган, що надає диспетчерське обслуговування підходу має можливість переривати передачі на частоті аеродромного органу.

19. Мінімум вертикального ешелонування 300 м (1 000 ft) або мінімум горизонтального ешелонування 5,6 км (3 NM) має бути забезпечений до встановлення ПС на курсі або треку кінцевого етапу заходження на посадку паралельних заходжень.

20. Між ПС, що перебувають на одній лінії курсу або треку кінцевого етапу заходження на посадку, має бути забезпечений мінімум горизонтального ешелонування 5,6 км (3 NM), або 4,6 (2,5 NM), як встановлено уповноваженим органом з питань цивільної авіації за винятком, коли потрібно збільшене поздовжнє ешелонування через турбулентність в сліді або за інших причин.

Процедури зменшення мінімуму радіолокаційного ешелонування та мінімуми радіолокаційного ешелонування, пов'язані із турбулентністю у сліді наведено відповідно у пункті 15 та пунктах 20-21 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

21. Мінімум радіолокаційного горизонтального ешелонування по діагоналі між ПС, що прямують один за одним, які встановлені на суміжних лініях курсу або треках кінцевого етапу заходження на посадку, має становити:

1) 3,7 км (2 NM) – між ПС, що прямують один за одним на суміжних лініях курсу або треках кінцевого етапу заходження на посадку, що рознесені на відстань 2 529 м (8 300 ft) (рисунок 53 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) 2,8 км (1,5 NM) – між ПС, що прямують один за одним на суміжних лініях курсу або треках кінцевого етапу заходження на посадку, що рознесені на відстань більше, ніж 1 097 м (3 600 ft), але не більше, ніж 2 529 м (8 300 ft) (рисунок 54 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

3) 1,9 км (1 NM) – між ПС, що прямують один за одним на суміжних лініях курсу або треках кінцевого етапу заходження на посадку, що рознесені на відстань більше, ніж 915 м (3 000 ft), але не більше, ніж 1 097 м (3 600 ft) (рисунок 55 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

22. Для визначення того, що ПС встановлено для виконання заходження на посадку із дотриманням навігаційної специфікації RNP AR APCH слід дотримуватися вимог пунктів 23-29 цієї глави.

23. Крім вимог, зазначених у пунктах 6-17 цієї глави для цілей застосування вимог підпункту 2 пункту 10 цієї глави, ПС, що виконує процедуру RNP AR APCH слід вважати таким, що встановлено для виконання заходження на посадку після IAF/IF, за умов, що:

1) ПС підтвердило встановлення для виконання процедури RNP AR APCH до визначеної точки, розміщення якої встановлено відповідним провайдером послуг ОНР;

2) визначена точка, розташована на схемі RNP AR APCH, забезпечує мінімум горизонтального ешелонування, що застосовується від ПС, що знаходяться на суміжній схемі заходження на посадку (рисунок 56 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил). Визначена точка зазвичай співпадатиме з IAF.

3) визначена точка має легко пізнаватися диспетчером підходу та диспетчером УПР, який здійснює моніторинг. З метою спрощення

застосування процедури визначена точка може бути зазначена на дисплеї повітряної обстановки.

24. Між ПС, що знаходяться на одній траєкторії заходження на посадку має бути застосовано відповідне ешелонування з урахуванням турбулентності в сліді.

25. Якщо після доповіді про встановлення на схемі RNP AR APCH ПС не в змозі виконувати процедуру, пілот повинен негайно повідомити диспетчера УПР про це із зазначенням наступних намірів та слідувати вказівкам органу ОПП (наприклад, слідування процедурі припинення виконання польоту за схемою).

Процедури припинення виконання польоту за схемою наведено у Doc 9643 «Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)» ICAO.

26. При застосуванні незалежних паралельних заходжень на посадку у випадках, коли виникає необхідність у виконанні процедури припинення виконання польоту за схемою (наприклад, ПС увійшло до NTZ) диспетчер УПР може дати вказівку ПС, що виконує схему RNP AR APCH набирати висоту та/або змінити курс.

27. Для забезпечення підтримки вказівок ПС, що виконують процедуру припинення виконання польоту за схемою має бути проведена оцінка перешкод.

Інструктивний матеріал щодо проведення оцінки перешкод наведено у Doc 9643 «Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)» ICAO.

28. Процедури припинення виконання польоту за схемою мають бути зазначені в AIP та місцевих інструкціях.

29. Диспетчер УПР, який здійснює моніторинг, повинен забезпечити захист NTZ відповідно до підпункту 9 пункту 6 цієї глави.

30. Розділені паралельні операції можуть виконуватися на паралельні ЗПС за таких умов:

1) відстань між осьовими лініями ЗПС складає 760 м (2 500 ft) або більше;

2) номінальний трек вильоту одразу після зльоту відхиляється щонайменше на 30° від треку для невдалого заходження на посадку для прилеглої ЗПС (рисунок 57 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

31. Мінімальна відстань між осьовими лініями паралельних ЗПС для розділених паралельних операцій може зменшуватися на 30 м на кожні 150 м зміщення ЗПС для прибуття по напрямленню до ПС, що прибуває, до мінімуму 300 м (рисунок 58 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил) та має бути збільшена на 30 м на кожні 150 м зміщення ЗПС для прибуття по напрямленню від ПС, що прибуває (рисунок 59 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

32. Наступні типи заходжень на посадку можуть застосовуватися для розділених паралельних операцій, за умови, що система спостереження

ОПР та відповідні наземні засоби відповідають необхідному стандарту для конкретного типу заходження на посадку:

1) точне заходження на посадку та/або APV (RNP AR APCH, RNP APCH);

2) заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) або за радіолокатором точного заходження на посадку (PAR);

3) візуальне заходження на посадку.

Інструктивний матеріал міститься у Doc 9643 «Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)» ICAO.

VII. Процедури аеродромного диспетчерського обслуговування

1. Функції аеродромних диспетчерських вишок

1. АДВ мають надавати інформацію та видавати дозволи ПС, які перебувають під їх контролем, для підтримання безпечного, впорядкованого та прискореного потоку повітряного руху на аеродромі або навколо нього з метою запобігання зіткненню(нь) між:

1) ПС, які виконують політ у визначеній зоні відповідальності АДВ, включно з аеродромними колами польотів;

- 2) ПС, які рухаються зоною маневрування;
- 3) ПС, які виконують посадку або зліт;
- 4) ПС та транспортними засобами, які рухаються зоною маневрування;
- 5) ПС у зоні маневрування та перешкодами у цій зоні.

2. Диспетчери АДВ повинні постійно спостерігати за всіма льотними операціями на аеродромі та навколо нього, а також за транспортними засобами та людьми у зоні маневрування. Спостереження проводять візуально із додатковим застосуванням, у разі наявності, систем спостереження ОПР. Рух контролюють відповідно до вимог, встановлених цими Авіаційними правилами та іншими правилами щодо контролю руху, встановленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації та відповідно до процедур, визначених провайдером послуг ОПР. Якщо у СТР розташовані інші аеродроми, рух на всіх аеродромах у межах такої зони має бути скоординовано таким чином, щоби уникнути конфліктів між аеродромними колами польотів кожного аеродрому.

Положення щодо використання систем спостереження ОПР при аеродромному диспетчерському обслуговуванні наведено у главі 21 розділу VIII цих Авіаційних правил.

3. Візуальне спостереження здійснюють безпосередньо через оглядове вікно АДВ, або за допомогою системи візуального спостереження.

Системи візуального спостереження, які забезпечують повний дистанційний контроль за рухом ПС на аеродромі та навколо нього (дистанційні АДВ) мають бути затверджені до експлуатації уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Дані візуального спостереження, отримані за допомогою систем візуального спостереження мають автоматично записуватися. Виконані автоматичні записи даних систем візуального спостереження потрібно зберігати впродовж строку не менше ніж 30 діб.

Інструктивний матеріал щодо впровадження концепції дистанційних АДВ для забезпечення ОПР на одному аеродромі міститься у Додатку до рішення виконавчого директора Європейського агенства з безпеки польотів від 03.07.2015 № 2015/014/R.

4. Функції АДВ можуть виконуватися на таких диспетчерських або операторських робочих місцях:

1) диспетчер АДВ (PM TWR), який зазвичай контролює операції на ЗПС та ПС, які виконують польоти у зоні відповідальності АДВ;

2) диспетчер АДВ для контролю наземного руху в зоні маневрування (PM GND), зазвичай відповідає за рух у зоні маневрування, за винятком ЗПС;

3) оператор АДВ для надання диспетчерського дозволу на виліт (PM DLV), зазвичай відповідає за передавання дозволів на запуск двигунів та диспетчерських дозволів на виліт для ПС, які вилітають за ППП.

5. У разі одночасного використання паралельних або майже паралельних ЗПС, операції на кожній ЗПС повинні забезпечувати окремі диспетчери АДВ.

6. АДВ мають сповіщати аварійно-рятувальну команду та пожежно-рятувальний підрозділ аеродрому у таких випадках:

1) на аеродромі або навколо аеродрому сталася авіаційна подія;

2) отримано інформацію щодо загрози або можливості виникнення загрози безпеці ПС, яке перебуває під контролем або перейде під контроль АДВ;

3) при отриманні запиту від ПС;

4) в інших випадках, якщо це вважається необхідним або бажаним.

7. Процедури щодо сповіщення аварійно-рятувальної команди та пожежно-рятувального підрозділу визначаються відповідно до Плану заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі (Аварійний план аеродрому). Такі інструкції мають містити тип інформації, яку слід надавати аварійно-рятувальній команді та пожежно-рятувальному підрозділу, включно із зазначенням типу ПС, виду аварійної ситуації, а також, за наявності такої інформації, кількості осіб на борту ПС та наявності на ньому будь-яких небезпечних вантажів.

8. Інформація про ПС, яке не виходить на зв'язок після передачі його під контроль АДВ, або радіозв'язок з яким втрачено після початкового встановлення зв'язку, або яке в будь-якому випадку не виконало посадку протягом 5 хв після розрахункового часу посадки, надається ДОП, РДЦ або ЦПП, АДЦПР у відповідності до глави 2 розділу V АПУ «Обслуговування повітряного руху» та місцевих інструкцій.

9. АДВ повинні негайно сповіщати у відповідності до місцевих інструкцій про будь-які відмови або порушення в роботі будь-якого обладнання, вогнів або інших приладів, встановлених на аеродромі в цілях організації аеродромного руху, орієнтування ПС або необхідних для надання диспетчерського ОНР.

2. Вибір робочої злітно-посадкової смуги

1. Термін «робоча ЗПС» використовують для позначення однієї або декількох ЗПС, які на цей час розглядаються як найбільш придатні для використання ПС тих типів, які, як передбачається, здійснюватимуть посадку або зліт на цьому аеродромі.

Одну або декілька ЗПС може бути призначено в якості робочої ЗПС для ПС, які прибувають та вилітають.

2. Як правило, ПС буде виконувати посадку або злітати проти вітру, якщо безпека польотів, конфігурація ЗПС, метеорологічні умови та наявні інструментальні процедури заходження на посадку за приладами або повітряна обстановка не визначають інший напрямок як більш прийнятний. При виборі робочої ЗПС, АДВ має разом із напрямком та швидкістю приземного вітру враховувати також інші відповідні фактори, зокрема

аеродромні кола польотів, довжини ЗПС а також наявні засоби заходження на посадку.

3. ЗПС для зльоту або посадки відповідно до типу операцій може бути призначена з метою зменшення рівня шуму, що досягається по можливості використанням тих ЗПС, які дають змогу ПС уникати зон, чутливих до рівня шуму, під час початкового етапу вильоту та етапу кінцевого заходження на посадку.

4. ЗПС, які не обладнані відповідним наведенням за глісадою (наприклад, ILS) або системою візуальної індикації глісади для використання у ВМУ (при їх наявності), не призначають для виконання посадок з метою зменшення рівня шуму.

5. КПС з міркувань безпеки польотів може відмовитися від використання ЗПС, яка була запропонована з метою зменшення рівня шуму.

6. Зменшення рівня шуму не є визначальним фактором для призначення ЗПС за таких умов:

1) стан поверхні ЗПС зазнає несприятливого впливу снігу, сльоти, льоду, води, бруду, гуми, мастил або інших речовин;

2) для посадки в умовах:

коли нижня межа хмар нижче ніж 150 м (500 ft) над перевищенням аеродрому, або видимість менша, ніж 1900 м; або

коли при заходженні на посадку необхідно використати вертикальний мінімум більше, ніж 100 м (300 ft) над перевищенням аеродрому та нижня межа хмарності нижче, ніж 240 м (800 ft) над перевищенням аеродрому або видимість менша ніж 3000 м;

3) для зльоту при видимості менше, ніж 1900 м;

4) якщо спостерігають або прогнозують зсув вітру чи очікують, що грозова діяльність може вплинути на заходження на посадку або виліт;

5) якщо бічна складова вітру, включно з поривами, перевищує 28 км/год (15 kt) або попутна складова вітру, включно з поривами, перевищує 9 км/год (5 kt).

3. Інформація щодо польотів повітряних суден, яка надається аеродромними диспетчерськими вишками

1. Початковий виклик від ПС, якому надається аеродромне диспетчерське обслуговування, має містити:

1) позначення станції, що викликається;

2) позивний, а для ПС, яке за категорією турбулентності у сліді належить до категорії надважких або важких, – слово «НАДВАЖКИЙ» (SUPERHEAVY) або слово «ВАЖКИЙ» (HEAVY) відповідно;

3) місцезнаходження;

4) додаткові елементи, як того вимагає відповідний орган ОПР.

Зміст початкового виклику від ПС, яке перебуває в повітрі, наведено також у пункті 8 глави 11 розділу IV цих Авіаційних правил.

2. На запит пілота до запуску ним двигунів надають очікуваний час зльоту, якщо не застосовуються процедури запуску двигунів за часом.

3. Процедури запуску двигунів за часом впроваджують у разі потреби для уникнення скупчення та надлишкових затримок у зоні маневрування або, якщо це потрібно, для дотримання процедур АТФМ. Процедури запуску двигунів за часом мають бути наведені у місцевих інструкціях із встановленням критеріїв та умов для визначення коли та як обчислюють час запуску двигунів та надають його ПС, що вилітають.

4. Якщо на ПС поширюються заходи АТФМ, його слід інформувати про запуск двигунів відповідно до призначеного слоту.

5. Якщо передбачається, що тривалість затримки ПС, яке вилітає, не перевищуватиме більше, ніж 10 хв, такому ПС слід дозволити запуск двигунів на його власний розсуд.

6. Якщо передбачається, що тривалість затримки ПС, яке вилітає, перевищуватиме 10 хв, АДВ надає ПС, що запитує дозвіл на запуск двигунів, очікуваний час запуску.

7. Дозвіл на запуск двигунів не надають:

у разі можливого створення небезпеки, про яку відомо АДВ, під час запуску двигунів;

при настанні умов, що унеможливають руління та зліт ПС;

у інших випадках та умовах, встановлених відповідним провайдером послуг ОНР або експлуатантом аеродрому.

8. Якщо дозвіл на запуск двигунів не надано, ПС має бути поінформований щодо причини.

9. Перед початком руління для зльоту, ПС надають у наведеній нижче послідовності такі елементи інформації (за винятком елементів, про які відомо, що вони вже отримані ПС):

1) робоча ЗПС;

2) напрям та швидкість приземного вітру включно з їх значними змінами;

3) дані для встановлення висотоміра за тиском QNH та додатково (на регулярній основі, якщо це передбачено місцевими інструкціями, або на запит ПС) дані для встановлення висотоміра за тиском QFE;

4) температура повітря на робочій ЗПС для газотурбінних ПС;

5) видимість у напрямку зльоту та початкового набору висоти, якщо вона менше, ніж 10 км або, якщо застосовується, значення RVR для робочої ЗПС;

б) точний час (за запитом ПС).

Вищезазначена метеорологічна інформація має відповідати критеріям, які використовують для місцевих метеорологічних регулярних та спеціальних зведень відповідно до пунктів 7-9 глави 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

10. Перед зльотом ПС надають таку інформацію:

1) будь-які значні зміни напрямку та швидкості приземного вітру, температури повітря, видимості або значення RVR, наданих у відповідності до вимог пункту 9 цієї глави;

2) особливі метеорологічні умови у зоні зльоту та набору висоти за винятком випадків, коли відомо, що інформація вже отримана ПС.

Особливі метеорологічні умови в цьому контексті включають наявність або очікувану появу купчасто-дощової хмарності або грози, помірної або сильної турбулентності, зсуву вітру, граду, помірного або сильного обледеніння, шквалу, переохолоджених опадів, сильних гірських

хвиль, піщаних або пилових бур, хуртовини, смерчу або водяного смерчу у зоні зльоту та набору висоти.

11. Перед входженням до аеродромного кола польотів або до початку заходження на посадку ПС надають у наведеній нижче послідовності такі елементи інформації (за винятком таких елементів, про які відомо, що вони вже отримані ПС):

- 1) робоча ЗПС;
- 2) напрямок та швидкість приземного вітру включно з їх значними змінами;
- 3) дані для встановлення висотоміра за тиском QNH та додатково (на регулярній основі, якщо це передбачено місцевими інструкціями, або на запит ПС) дані для встановлення висотоміра за тиском QFE.

Вищезазначена метеорологічна інформація має відповідати критеріям, які використовують для місцевих метеорологічних регулярних та спеціальних зведень відповідно до пунктів 7-9 глави 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

12. Інформація про основний місцевий рух має бути надана своєчасно безпосередньо АДВ або органом, який надає диспетчерське обслуговування підходу, у разі, якщо диспетчер АДВ вважає, що така інформація є необхідною для забезпечення безпеки польотів, або на запит ПС.

13. Основним місцевим рухом є рух будь-яких ПС, транспортних засобів або персоналу в зоні маневрування чи поблизу неї, або рух навколо аеродрому, який може становити небезпеку для відповідного ПС.

14. Інформацію про основний місцевий рух надають таким чином, щоб його можна було легко ідентифікувати.

15. У випадку якщо диспетчер АДВ після видачі дозволу на зліт або дозволу на посадку отримує інформацію про несанкціонований виїзд на ЗПС або про неминуче настання такого виїзду або про наявність будь-якої іншої перешкоди на ЗПС чи поблизу неї, яка може вплинути на безпеку польоту ПС, яке виконує зліт або посадку, він повинен вжити таких відповідних заходів:

- 1) скасувати дозвіл на зліт для ПС, що вилітає;
- 2) надати ПС, яке виконує заходження на посадку, вказівку щодо виходу на друге коло або виконання процедури в разі невдалого заходження на посадку;
- 3) у будь-якому випадку інформувати ПС щодо несанкціонованого виїзду на ЗПС або наявності перешкоди та її розташування відносно ЗПС.

Тварини та зграї птахів можуть створювати перешкоди стосовно виконання операцій на ЗПС. Також, перерваний зліт або вихід на друге коло після приземлення можуть створювати ризик викочування ПС за межі ЗПС. Більше того, вихід на друге коло, який виконується з малої висоти, може

створювати ризик зіткнення хвостової частини фюзеляжу з поверхнею. Тим не менше, пілоти можуть приймати рішення або виконувати дії, які вони вважають необхідними за обставин, що склалися відповідно до вимог частини другої статті 60 Повітряного кодексу України та пункту 2.4 додатка 2 «Rules of Air» ICAO.

16. Пілоти та диспетчери УПР складають повідомлення про інцидент після будь-якої події з безпеки польотів, пов'язаної з наявністю перешкоди на ЗПС або несанкціонованим виїздом на ЗПС.

Інформацію щодо форм звітів стосовно несанкціонованого виїзду на ЗПС та інструкції з їх заповнення наведено у Doc 9870 «Manual on the Prevention of Runway Incursions» ICAO.

Слід приділяти увагу рекомендаціям щодо аналізу, збору даних та розповсюдження інформації щодо несанкціонованих виїздів на ЗПС/інцидентів.

Вимоги, наведені у цьому пункті мають на меті підтримку Державної програми з безпеки польотів та системи управління безпекою польотів (SMS).

17. За винятком випадків, наведених у пункті 18 цієї глави, пілот, який має сумніви щодо місцезнаходження ПС у зоні маневрування повинен негайно:

- 1) зупинити ПС;
- 2) одночасно повідомити відповідний орган ОПР щодо обставин та останнє відоме місцезнаходження.

18. У разі якщо пілот має сумніви щодо місцезнаходження ПС у зоні маневрування, проте визначив, що ПС перебуває на ЗПС, він повинен негайно:

1) повідомити відповідний орган ОНР щодо обставин та останнє відоме місцезнаходження;

2) при можливості виявити найближчу придатну РД та якомога швидше звільнити ЗПС, якщо не отримано інших вказівок від органу ОНР;

3) після звільнення ЗПС зупинити ПС.

19. Водій транспортного засобу, який має сумніви щодо місцезнаходження транспортного засобу в зоні маневрування, повинен негайно:

1) повідомити відповідний орган ОНР щодо обставин та останнє відоме місцезнаходження;

2) одночасно, якщо немає інших вказівок від органу ОНР, якомога швидше звільнити посадкову площу, РД або іншу частину зони маневрування на безпечну відстань;

3) після звільнення зупинити транспортний засіб.

20. У випадку якщо диспетчеру АДВ стає відомо, що ПС або транспортний засіб втратили орієнтування або мають сумніви щодо свого місцезнаходження в зоні маневрування, він повинен негайно вжити відповідних заходів для забезпечення безпеки польотів та надання допомоги такому ПС або транспортному засобу у визначенні їх місцезнаходження.

21. Диспетчери АДВ повинні, в разі потреби, застосовувати мінімуми ешелонування, пов'язані з турбулентністю у сліді, які наведено у главі 18 розділу V цих Авіаційних правил. Якщо КПС приймає рішення щодо уникнення турбулентності у сліді на свій розсуд, диспетчери АДВ повинні, за наявності такої можливості, повідомити ПС щодо очікуваної появи небезпеки, пов'язаної з турбулентністю у сліді.

Виникнення небезпеки, пов'язаної із турбулентністю у сліді не може бути точно прогнозовано та диспетчери АДВ не можуть забезпечити ні надання достовірної інформації про таку небезпеку у будь-який час, ні її точність. Інформація щодо небезпеки, пов'язаної із турбулентністю в сліді наведена у главі 5 частини II Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ІКАО. Категорії ПС за турбулентністю у сліді наведено у главі 9 розділу IV цих Авіаційних правил.

22. При видачі дозволів або вказівок, диспетчери АДВ повинні враховувати небезпеку, яка створюється реактивним струменем та струменем повітря від гвинта для ПС, які виконують руління, зліт або посадку, особливо в разі використання ЗПС, що перетинаються, а також для транспортних засобів та персоналу, які перебувають на аеродромі.

Реактивний струмінь та струмінь повітря від гвинта можуть створити локальний потік повітря, сила якого може бути достатньою для заподіяння шкоди іншим ПС, транспортним засобам або персоналу, які перебувають у зоні його впливу.

23. Якщо диспетчер АДВ спостерігає або йому повідомляють про аномальну конфігурацію або стан ПС, включно з випадками коли шасі не випущені або частково випущені, таке ПС має бути негайно про це поінформовано.

24. На запит ПС, яке виконало зліт та передбачає наявність пошкоджень, диспетчер АДВ повинен без затримки надати інформацію щодо такого запиту до відповідних служб аеродрому для проведення негайної перевірки ЗПС, яка була використана для зльоту, та за її результатами відповідне ПС має бути невідкладно проінформовано про те, чи було виявлено на ЗПС будь-які частини ПС або залишки птахів чи тварин.

4. Важлива інформація щодо стану аеродрому

1. Важливою інформацією щодо стану аеродрому є інформація, яка необхідна для безпеки польотів ПС та яка стосується робочої площі аеродрому або будь-яких засобів, зазвичай пов'язаних з робочою площею.

Наприклад, інформація щодо будівельних робіт на РД, яка не сполучається із робочою ЗПС, не є важливою інформацією для ПС, окрім тих, які можуть виконувати руління поблизу місця проведення таких будівельних робіт. Іншим прикладом є ситуація, коли ПС внаслідок будівельних робіт на РД мають рухатися тільки по ЗПС, тоді цей факт має розглядатися як важлива інформація щодо стану аеродрому для екіпажів ПС, які не обізнані з цим аеродромом.

2. Важлива інформація щодо стану аеродрому має містити інформацію стосовно:

1) будівельних або робіт з технічного обслуговування на робочій площі аеродрому або у безпосередній близькості до неї;

2) наявності нерівностей або зруйнованої поверхні на ЗПС, РД або пероні незалежно від наявності відповідного маркування;

3) наявності води, снігу, сльоти, льоду або інію на ЗПС, РД або пероні;

4) наявності рідких хімікатів для попередження або видалення обледеніння та інших забруднень на ЗПС, РД або пероні;

5) наявності заметів або сніжних наметів в безпосередній близькості від ЗПС, РД або перону;

6) наявності інших тимчасових небезпек, включно із нерухомими ПС або птахами на землі чи в повітрі;

7) відмови або нестійкого функціонування частини або всієї світлосигнальної системи аеродрому;

8) будь-якої іншої відповідної інформації.

3. Оновлена інформація щодо умов на перонах може не завжди бути доступною для АДВ. Із урахуванням вимог пунктів 1 та 2 цієї глави орган

ОПР надає ПС важливу інформацію щодо стану перонів у разі отримання її від служби аеродрому, відповідальної за перони.

4. Важлива інформація щодо стану аеродрому надають кожному ПС, за винятком випадків, коли відомо, що ПС вже отримало цю інформацію повністю або частково з інших джерел. Таку інформацію надають завчасно, щоб ПС мало змогу відповідним чином її використати, а опис небезпеки має викладатися якомога точніше.

До інших джерел отримання важливої інформації пілоти та диспетчерами належать повідомлення NOTAM, ATIS за допомогою авіаційного електрозв'язку та засоби відображення відповідних сигналів.

5. При отриманні інформації або самостійному спостереженні умов, щодо яких раніше не надходило жодних повідомлень та які можуть вплинути на безпеку ПС у частині зони маневрування, орган ОПР інформує відповідну службу аеродрому та до отримання вказівок від відповідної служби аеродрому припиняє операції на цій частині зони маневрування аеродрому.

6. Інформація щодо повідомлень які містять інформацію про стан аеродрому наведено у пунктах 12-13 глави 10 розділу XI цих Авіаційних правил.

5. Контроль аеродромного руху

1. Оскільки оглядовість із кабіни ПС, як правило, обмежена, вказівки та інформація, які надаються диспетчером і вимагають від екіпажу ПС

візуального виявлення, розпізнання та спостереження, мають бути зрозумілими, точними та повними.

2. В аеродромному колі польотів та на етапах руління встановлюють такі позиції ПС, на яких ПС зазвичай отримує дозволи від АДВ (рисунок 60 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил):

1) позиція, де ПС запитує дозвіл на руління для вильоту, і йому надаються інформація щодо робочої ЗПС та дозволи на руління;

2) позиція, де за наявності конфліктуючого руху ПС утримують на цій позиції, на якій за потреби також виконується перевірка двигунів перед зльотом;

3) позиція, де надають дозвіл на зліт, якщо такий дозвіл не було надано на позиції, зазначеній у підпункті 2 цього пункту;

4) позиція, де надають дозвіл на посадку, якщо це практично можна здійснити;

5) позиція, де надають дозвіл на руління до перону;

6) позиція, де у разі потреби надається інформація щодо руління до місця стоянки;

3. Слід звертати особливу увагу на ПС, що наближаються до вказаних позицій, для негайної видачі відповідних дозволів. Усі дозволи за можливості видають не чекаючи виклику від ПС.

ПС, що прибувають та виконують процедуру заходження на посадку за приладами, зазвичай будуть входити до аеродромного кола польотів на посадковій прямій за винятком випадків, коли необхідно виконання візуального маневрування для виходу на ЗПС для посадки.

4. Перш ніж видати дозвіл на руління, диспетчер УПР повинен визначити місце стоянки відповідного ПС. Дозволи на руління мають містити чіткі вказівки та відповідну інформацію для надання допомоги ПС у додержанні правильних маршрутів руління та уникненні зіткнень з іншими ПС або об'єктами та мінімізації потенційного несанкціонованого виїзду ПС на робочу ЗПС.

5. Якщо у дозволі на руління зазначається межа руління, яка розташована з іншої сторони від ЗПС, він має містити чіткий дозвіл на перетин ЗПС або вказівку на очікування перед цією ЗПС.

6. Стандартні маршрути руління, щодо яких визначено необхідність їх встановлення для використання на аеродромі, публікують в АІР. Стандартні маршрути руління позначають індексами, які використовують у дозволах на руління.

7. Якщо стандартні маршрути руління не опубліковано, маршрут руління має бути по можливості зазначений за допомогою позначень РД та ЗПС. ПС, яке виконує руління, надають також іншу відповідну інформацію,

наприклад щодо ПС за яким слід виконувати руління або якому слід поступитися шляхом.

8. З метою прискорення повітряного руху ПС можуть отримувати дозвіл на руління по робочій ЗПС за умови, що це не спричинить затримки інших ПС та не становитиме небезпеки для них. Якщо контроль над ПС, які виконують руління, здійснюється диспетчером АДВ для контролю наземного руху в зоні маневрування (PM GND), а контроль за операціями на ЗПС - диспетчером АДВ (PM TWR), використання ЗПС ПС, яке здійснює руління, має бути скоординовано та дозволено диспетчером PM TWR. Зв'язок із відповідним ПС передається диспетчером PM GND диспетчеру PM TWR до вирулювання ПС на ЗПС.

9. У разі якщо АДВ не може визначити візуально або за допомогою системи спостереження ОПР, чи ПС звільнило ЗПС після посадки або перетину ЗПС, цьому ПС має бути надано вказівку доповісти про звільнення ЗПС. Доповідь про звільнення ЗПС надають, коли ПС повністю перебуває за межами відповідного місця очікування біля ЗПС.

10. Крім випадків, наведених у пункті 11 цієї глави ПС не має утримуватися ближче до робочої ЗПС ніж місце очікування біля ЗПС.

Розташування місць очікування біля ЗПС по відношенню до ЗПС наведено у главі 5, тому I «Aerodrome Design and Operations», додатку 14 «Aerodromes» ICAO.

11. ПС не надають дозвіл на вирулювання на ЗПС та очікування на робочій ЗПС доки інше ПС, яке виконує посадку, не пройде повз місце призначеного очікування.

12. Процедури, наведені у пунктах 13-17 цієї глави застосовують, якщо вертольоту з колісним шасі або ПС із VTOL необхідно виконати руління по поверхні.

13. Якщо вертольоту потрібно переміститися над поверхнею на малій швидкості, зазвичай менше ніж 37 км/год (20 kt), та в умовах дії ефекту близькості землі, йому може бути дозволено руління у повітрі.

14. Слід уникати видачі вертольотам та легким ПС вказівок щодо руління у безпосередній близькості до вертольотів, які також виконують руління, та враховувати вплив турбулентності, яка створюється вертольотами, що виконують руління, на легкі ПС, які прибувають або вилітають.

15. Вказівку щодо зміни частоти радіозв'язку не слід надавати вертольотам, якими керує один пілот і які перебувають у режимі висіння або руління у повітрі. Необхідні диспетчерські вказівки наступного органу ОПР мають по можливості надаватися шляхом ретрансляції доти, доки пілот не буде в змозі змінити частоту.

16. Під час руління по землі витрачається менше палива, ніж під час руління у повітрі, до того ж зменшується турбулентність у повітрі. Проте, за певних умов, наприклад на місцевості з вибоїстою, м'якою або нерівною поверхнею, із міркувань безпеки може застосовуватися руління у повітрі. Вертольоти з шарнірними роторами (як правило, конструкції з трьома або більше основними лопатями ротора) можуть зазнавати «земного резонансу» та в деяких випадках можуть раптово здійматися у повітря для уникнення серйозних пошкоджень або руйнування.

Під час руління у повітрі збільшуються витрати палива, а у великих та важких вертольотів значно підвищується спричинена ними турбулентність, яка виникає в умовах ефекту близькості землі.

17. Більшістю легких вертольотів керує один пілот, при цьому керування такими вертольотами потребує постійної участі обох рук та ніг пілота, тому зміна частоти під час руління у повітрі може призвести до випадкового контакту із землею та наступної втрати контролю над вертольотом.

18. Рух пішоходів або транспортних засобів у зоні маневрування аеродрому має здійснюватися з дозволу АДВ. Будь-які особи, у тому числі водії усіх транспортних засобів, повинні отримати від АДВ дозвіл на вхід до зони маневрування. Незалежно від наявності такого дозволу, вхід на ЗПС або льотну смугу чи зміна дозволеного виду діяльності потребують отримання наступного окремого дозволу від АДВ.

19. Водії транспортних засобів та пішоходи повинні поступатися дорогою ПС, які виконують посадку, руління або злітають, за винятком аварійно-рятувальних транспортних засобів (аварійно-рятувальної команди, пожежно-рятувального підрозділу), які прямують для надання допомоги ПС, що перебуває в аварійному стані, та мають пріоритет над іншим рухом на поверхні аеродрому. У такому разі увесь рух на аеродромі слід по можливості призупинити, доки не буде визначено, що просуванню аварійно-рятувальних транспортних засобів ніщо не заважає.

20. Під час виконання ПС посадки або зльоту, іншим транспортним засобам не надають дозвіл очікувати поблизу робочої ЗПС ближче, ніж:

1) у місці очікування біля ЗПС – у разі очікування у місці перетину РД та ЗПС;

2) в інших місцях – на відстані, що дорівнює відстані від місця очікування до ЗПС з урахуванням вимог пункту 10 цієї глави.

21. На контрольованих аеродромах усі транспортні засоби, що використовуються у зоні маневрування аеродрому, мають бути обладнаними засобами прямого двостороннього радіозв'язку з АДВ за винятком випадків, коли транспортний засіб використовують у зоні маневрування аеродрому епізодично та при цьому такий засіб:

1) рухається у супроводі іншого транспортного засобу, який обладнано відповідними засобами зв'язку, або

2) використовується згідно із заздалегідь підготовленим планом, який погоджено з АДВ.

22. Якщо вважається, що достатньо використання зв'язку за допомогою системи візуальних сигналів, або у разі відмови радіозв'язку та за наявності відповідного обладнання сигнали АДВ мають такі значення.

1) зелені спалахи – дозвіл на перетин посадкової площі або виїзд на РД;

2) постійний червоний – стоп;

3) червоні спалахи – звільнити посадкову площу або РД та остерігатися ПС;

4) білі спалахи – звільнити зону маневрування у порядку визначеному вимогами місцевих інструкцій.

23. В аварійних ситуаціях або у випадках, коли сигнали, наведені у пункті 22 цієї глави не спостерігають, на ЗПС та РД, які обладнані світлосигнальною системою використовують сигнал «миготіння вогнями ЗПС або РД», що означає «звільнити ЗПС та спостерігати за світловим сигналом з АДВ».

24. У разі якщо персонал виконує будівельні або ремонтні роботи згідно із заздалегідь підготовленим планом, який погоджено з АДВ, застосування вимоги щодо наявності прямого двостороннього радіозв'язку з АДВ не є обов'язковим.

25. Особи, які виконують роботи у період роботи аеродрому на ЗПС, льотній смузі і ділянках РД, що пов'язані з нею, повинні постійно прослуховувати радіообмін на частоті АДВ (органу AFIS).

26. Особи, які виконують роботи на аеродромі, водії автотранспортних та аеродромних засобів зобов'язані вести безперервне прослуховування встановленої частоти внутрішньоаеропортового зв'язку, для одержання можливих додаткових вказівок про порядок руху на аеродромі та інформації про пересування наземної техніки та ПС від АДВ (органу AFIS).

6. Контроль за рухом повітряних суден в аеродромному колі польотів

1. За ПС, що знаходяться в аеродромному колі польотів здійснюють контроль з метою дотримання мінімумів ешелонування, зазначених у пункті 2 глави 7, пункті 1 глави 8, главі 9 цього розділу, а також у главі 18 розділу V цих Авіаційних правил за винятком випадків, коли мінімуми ешелонування не застосовують, а саме:

1) ПС, які виконують політ у складі групи, відносно інших ПС групи;

2) ПС, які виконують політ у різних зонах або здійснюють операції на різних ЗПС на аеродромах, придатних до виконання одночасних зльотів та посадок;

3) окремі ПС, які виконують польоти як операційний повітряний рух за певних обставин як зазначено у главі 1 розділу XVI цих Авіаційних правил.

2. Між ПС, які знаходяться в аеродромному колі польотів забезпечують ешелонування достатнє для створення інтервалів при прибутті та вильоті у відповідності до вимог зазначених у пункті 2 глави 7, пункті 1 глави 8, главі 9 цього розділу, а також у главі 18 розділу V цих Авіаційних правил.

3. Дозвіл на вхід до аеродромного кола польотів надають ПС, коли потрібно, щоб ПС наблизилося до ЗПС відповідно до встановленого на цей

час аеродромного кола польотів, а повітряна обстановка наразі не дає змоги надати дозвіл на посадку. Залежно від обставин та повітряної обстановки, ПС може бути дозволено вхід до аеродромного кола польотів у будь-якій його точці.

4. ПС, яке виконує заходження на посадку за приладами, дозвіл на посадку, як правило, надається відразу, якщо немає потреби у виконанні візуального маневрування на ЗПС для посадки.

5. Якщо ПС входить до аеродромного кола польотів без відповідного дозволу та своїми діями показує, що воно має намір здійснити посадку, такому ПС слід надати дозвіл на посадку. Якщо дозволяють обставини, диспетчер може надати ПС, із якими він має зв'язок, вказівку поступитися цьому ПС з метою якнайшвидше усунути небезпеку, яка виникла внаслідок несанкціонованих дій. За будь-яких обставин видачу дозволу на посадку не затримують на невизначений час.

6. За аварійних обставин може скластися ситуація, коли ПС увійде до аеродромного кола польотів та здійснить посадку без відповідного дозволу. Диспетчери повинні усвідомлювати можливість виникнення аварійної ситуації на борту такого ПС та надавати йому всю можливу допомогу.

7. Право першочерговості надають:

1) ПС, яке змушене здійснити посадку з огляду на фактори, що впливають на безпеку польоту (відмова двигуна, малий залишок палива тощо);

2) санітарному ПС або ПС, на борту якого перебувають хворі та серйозно поранені особи, які потребують негайної медичної допомоги;

3) ПС, які задіяні у пошуково-рятувальних операціях;

4) іншим ПС у випадках, передбачених законодавством України.

ПС, яке виконує посадку або перебуває на кінцевому етапі заходження на посадку, має, як правило, пріоритет щодо ПС, яке має намір виконати зліт з тієї самої ЗПС або із ЗПС, яка перетинає ЗПС, на яку виконується посадка.

ПС, яке перебуває у аварійному стані, надають обслуговування відповідно до вимог глави 1 розділу XV цих Авіаційних правил.

7. Управління рухом повітряних суден, які вилітають

1. ПС, які вилітають, отримують, як правило, дозволи на зліт у тій черговості, в якій вони готові до зльоту, за винятком випадків, коли для забезпечення максимальної кількості вильотів із найменшою середньою затримкою така черговість не дотримується.

До факторів, які мають враховуватися під час визначення черговості вильотів, належать, зокрема:

- 1) типи ПС та їх відповідні льотно-технічні характеристики;
- 2) маршрути, якими ПС прямуватимуть після зльоту;
- 3) будь-які встановлені мінімальні інтервали між зльотами;
- 4) необхідність застосування мінімумів турбулентності у сліді;
- 5) наявність ПС, які мають пріоритет під час зльоту;
- 6) наявність ПС, на які поширюються вимоги АТФМ.

Вимоги щодо регулювання послідовності вильотів також наведено у пунктах 15-17 глави 2 розділу VI цих Авіаційних правил.

Пілот та експлуатант ПС, на яке поширюються вимоги АТФМ, повинні забезпечити готовність ПС до своєчасного початку руління для дотримання будь-якого необхідного часу зльоту. При цьому вони повинні враховувати, що у разі встановлення черговості вильотів, яка обумовлена конфігурацією РД, змінювання такої черговості надалі може бути ускладненим або взагалі неможливим.

2. За винятком випадків, наведених в главі 11 цього розділу та главі 18 розділу V цих Авіаційних правил ПС, що вилітає, як правило, не дозволяється виконувати зліт доти, доки попереднє ПС, що вилітає, не перетне кінця робочої ЗПС або не почне розворот чи доки всі попередні ПС,

що виконують посадку, не звільняють робочої ЗПС (рисунок 61 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Категорії та групи турбулентності ПС у сліді наведено у главі 9 розділу IV, а мінімуми повздовжнього ешелонування за часом з урахуванням турбулентності наведено у главі 18 розділу V цих Авіаційних правил. Мінімуми повздовжнього ешелонування з урахуванням турбулентності, що базуються на відстані, наведено у главі 18 розділу VIII цих Авіаційних правил.

У разі неможливості визначити момент звільнення ЗПС ПС диспетчеру слід діяти відповідно до пункту 9 глави 5 цього розділу.

3. ПС може бути виданий дозвіл на зліт у випадку, якщо є обґрунтована впевненість у тому, що на момент початку зльоту дотримуватиметься мінімум ешелонування, зазначений у пункті 2 цієї глави або передбачений главою 9 цього розділу.

4. Якщо перед зльотом необхідно передати диспетчерський дозвіл на виліт, дозвіл на зліт не надають доти, доки диспетчерський дозвіл на виліт не буде передано та підтверджено відповідним ПС. Диспетчерський дозвіл на виліт має бути з найменш можливою затримкою надіслано до АДВ після отримання від неї відповідного запиту або по можливості до отримання такого запиту.

5. Вислів «ЗЛІТ» (TAKE-OFF) використовують при радіотелефонному зв'язку тільки при видачі дозволу на зліт або при скасуванні дозволу на зліт.

Вислів «ТОРА» (TORA), що вимовляється як «ТОР-АН» може використовуватися для позначення довжини ЗПС, придатної для зльоту.

6. З урахуванням вимог пункту 4 цієї глави, дозвіл на зліт має бути наданий коли ПС готове до зльоту, перебуває на ЗПС для зльоту або наближається до ЗПС та повітряна обстановка дає змогу надати такий дозвіл.

Для зменшення ризику непорозуміння дозвіл на зліт має містити позначення ЗПС для зльоту.

7. З метою прискорення повітряного руху ПС до виходу на ЗПС може бути видано дозвіл на негайний зліт. Після отримання такого дозволу ПС повинно вирулити на ЗПС та виконати зліт без зупинки.

8. ПС, що виконує політ за ППП, може бути наданий дозвіл на візуальний виліт. Візуальний виліт є виліт ПС, що виконує політ за ППП, коли пілот оминає частину або усю процедуру вильоту за приладами (наприклад стандартний виліт за приладами (SID), а виліт виконується із візуальним спостереженням за місцевістю.

Дозвіл на візуальний виліт для ПС, що виконує політ за ППП, надають:

1) за запитом пілота; або

2) перед вильотом з ініціативи диспетчера УПР при згоді пілота шляхом повторення диспетчерського дозволу.

9. Для виконання візуального вильоту злітні характеристики ПС мають забезпечувати виконання розвороту безпосередньо після зльоту. Візуальний виліт виконують при дотриманні таких умов:

1) метеорологічні умови в напрямку зльоту та подальшого набору висоти не впливають на набір висоти до висоти MSA відповідного аеродрому;

2) зазначену процедуру виконують вдень; відповідним провайдером послуг ОПР може бути розглянута можливість застосування зазначеної процедури уночі із проведенням оцінки з безпеки польотів для визначеного аеродрому;

3) пілот повинен забезпечити витримування висоти прольоту перешкод до досягнення ПС MSA відповідного аеродрому; подальший диспетчерський дозвіл щодо маршруту, курсу чи точки має бути наданий органом ОПР;

4) між ПС, що отримало дозвіл на візуальний зліт та іншими ПС забезпечують ешелонування відповідно до класифікації повітряного простору.

10. Необхідно звертати увагу на вимогу своєчасного надання інформації про рух, зокрема інформації про основний рух щодо відомого повітряного руху за ПВП для ПС, що здійснює візуальний виліт, та інформування пілота на його запит щодо маневрування про можливість виходу за межі контрольованого повітряного простору у відповідних випадках. Пілотам слід пам'ятати, що органи ОПР надають обслуговування відповідно до класифікації повітряного простору.

11. Будь-які додаткові місцеві обмеження мають бути погоджені проведенням консультацій між відповідним провайдером послуг ОПР та експлуатантами.

8. Управління рухом повітряних суден, які прибувають.

1. При ешелонуванні ПС, що прибувають та ПС, що прибувають або вилітають при використанні однієї ЗПС за винятком випадків, передбачених главою 9 цього розділу, а також главою 18 розділу V цих Авіаційних правил ПС, яке прибуває, як правило, не дозволяється перетинати поріг ЗПС на кінцевому етапі заходження на посадку доти, доки попереднє ПС, яке вилітає, не перетне іншого порога ЗПС або не почне виконання розвороту чи доки всі попередні ПС, які виконують посадку, не звільнять робочої ЗПС (рисунок 61 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

Категорії та групи турбулентності ПС у сліді наведено у главі 9 розділу IV, а мінімуми повздовжнього ешелонування за часом з урахуванням турбулентності наведено у главі 18 розділу V цих Авіаційних правил.

У разі неможливості визначити момент звільнення ЗПС повітряним судном, яке виконало посадку або перетинало ЗПС диспетчеру слід дотримуватись вимог пункту 9 глави 5 цього розділу.

2. ПС може бути видано дозвіл на посадку у випадку, якщо є обґрунтована впевненість у тому, що на момент перетинання порога ЗПС дотримуватиметься мінімум ешелонування, зазначений у пункті 1 цієї глави або визначений згідно з вимогами глави 9 цього розділу.

Дозвіл на посадку не надають до моменту перетину порога ЗПС попереднім ПС, яке виконує посадку.

Дозвіл на посадку має містити позначення ЗПС для посадки.

3. Якщо потрібно або бажано прискорити повітряний рух, ПС яке виконує посадку, може бути надано вказівку щодо:

- 1) очікування після посадки біля перетину з іншою ЗПС;
- 2) виконання посадки поза зоною приземлення на ЗПС (з перельотом);
- 3) звільнення ЗПС по зазначеній РД;
- 4) прискорення звільнення ЗПС.

4. Надаючи ПС, яке виконує посадку, вказівки щодо дій під час виконання посадки та/або пробігу по ЗПС та її звільнення, необхідно враховувати тип ПС, довжину ЗПС, розташування РД для звільнення ЗПС, умови гальмування, які спостерігаються на ЗПС та РД, а також переважні метеорологічні умови.

Надважким або важким ПС не надають вказівку щодо виконання посадки поза зоною приземлення на ЗПС.

5. Якщо КПС вважає, що він не в змозі виконати вказівку щодо дій під час виконання посадки та/або пробігу по ЗПС та її звільнення, він повинен негайно повідомити про це диспетчера.

6. У разі потреби, наприклад в умовах низької видимості, ПС, яке виконує посадку або руління, може бути надано вказівку доповісти про звільнення ЗПС. Доповідь про звільнення ЗПС надають, коли ПС повністю перебуває за межами відповідного місця очікування біля ЗПС.

9. Скорочені мінімуми ешелонування
на злітно-посадковій смузі для повітряних суден,
які використовують одну злітно-посадкову смугу

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації за умови проведення відповідним провайдером послуг ОПР оцінки безпеки польотів та консультацій з відповідними експлуатантами, представлення задокументованих доказів щодо дотримання прийнятного рівня безпеки польотів, може прийняти рішення про встановлення для окремої ЗПС аеродрому скорочених мінімумів, порівняно із зазначеними у пункті 2 глави 7 та пункті 1 глави 8 цього розділу. Оцінку безпеки польотів проводять для кожної ЗПС, щодо якої заплановано застосовувати скорочені мінімуми, при цьому враховуються такі фактори:

- 1) довжина ЗПС;
- 2) взаємне розташування частин аеродрому;
- 3) типи/категорії ПС, які виконують польоти з використанням цієї ЗПС.

2. Усі процедури, які стосуються застосування скорочених мінімумів ешелонування на ЗПС публікують у AIP та зазначають у місцевих інструкціях органів ОПР. Диспетчери УПР мають бути навченими для застосування таких процедур.

3. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС застосовують тільки вдень – у період, який починається через 30 хв після сходу сонця та закінчується за 30 хв до заходу сонця за місцевим часом.

4. З метою застосування скороченого ешелонування на ЗПС ПС класифікують таким чином:

1) ПС категорії 1 – гвинтове ПС з одним двигуном та максимальною сертифікованою злітною масою 2 000 кг або менше;

2) ПС категорії 2 – гвинтове ПС з одним двигуном та максимальною сертифікованою злітною масою більше ніж 2 000 кг, але менше, ніж 7 000 кг або гвинтове ПС з двома двигунами з максимальною сертифікованою злітною масою менше ніж 7 000 кг;

3) ПС категорії 3 – усі інші ПС.

5. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС не застосовують між ПС, що вилітає, та попереднім ПС, яке виконує посадку.

6. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС застосовують при дотриманні таких умов:

1) застосовуються мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді;

2) видимість становить не менше ніж 5 км, а висота нижньої межі хмарності – не менше ніж 300 м (1 000 ft);

3) складова попутного вітру не перевищує 2 м/с (5 kt);

4) наявність відповідних засобів, зокрема наземних орієнтирів, які допомагають диспетчеру оцінювати відстань між ПС. Система спостереження за наземним рухом, яка надає диспетчеру інформацію щодо місцезнаходження ПС може бути застосована за умови, що дозвіл на експлуатацію такого обладнання передбачає проведення оцінки безпеки польотів з метою гарантії дотримання усіх передбачених операційних та експлуатаційних вимог;

5) забезпечується мінімальне ешелонування між двома ПС, які вилітають одне за одним, відразу після зльоту другого ПС;

6) екіпажу відповідного наступного ПС надається інформація про рух;

7) забруднення ЗПС, наприклад, льодом, сльотою, снігом, водою та іншими видами опадів не впливає на ефективність гальмування.

7. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС, які можуть застосовуватися на аеродромі, визначають для кожної окремої ЗПС. У будь-якому разі інтервали ешелонування, що застосовують, мають бути не меншими за мінімуми, зазначені у пунктах 8 та 9 цієї глави:

8. Для ПС, що виконують посадку, застосовують такі мінімуми:

1) ПС категорії 1, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, якщо попереднє ПС належить до категорії 1 або 2 та:

виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку, або

виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від порога ЗПС;

2) ПС категорії 2, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, коли попереднє ПС належить до категорії 1 або 2 та:

виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1 500 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку; або

виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1 500 м від порога ЗПС;

3) ПС, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, коли попереднє ПС категорії 3:

виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2 400 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку; або

виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2 400 м від порога ЗПС;

9. Для ПС, які вилітають, застосовують такі мінімуми:

1) ПС категорії 1 може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 1 або 2, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від ПС, яке перебуває позаду;

2) ПС категорії 2 може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 1 або 2, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1 500 м від ПС, яке перебуває позаду;

3) ПС може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 3, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2 400 м від ПС, яке перебуває позаду.

10. Слід враховувати можливість збільшення ешелонування між ПС з одним двигуном, яке має високі льотно-технічні характеристики та ПС категорій 1 та 2, які прямують попереду.

10. Зліт не від початку злітно-посадкової смуги
та одночасне зайняття ЗПС декількома повітряними суднами для зльоту

1. ПС може бути надано дозвіл на виліт не від початку ЗПС за запитом пілота або з ініціативи органу ОПП при згоді пілота за умови дотримання вимог, наведених у пунктах 2 та 3 цієї глави.

Визначені місця для зльоту не від початку ЗПС на відповідному аеродромі мають бути опубліковані в AIP.

2. Для кожного місця зльоту не від початку ЗПС визначають та публікують такі наявні дистанції для зльоту:

1) TORA;

2) TODA;

3) ASDA.

3. Контрольна точка, від якої вимірюють наведені у пункті 2 цієї глави відстані визначена та опублікована.

4. Наявні дистанції для зльоту не від початку ЗПС мають бути опубліковані в AIP так, щоб можна було легко відрізнити їх від наявних дистанцій для цілої ЗПС, зазвичай зазначенням контрольної точки місця зльоту не від початку ЗПС для кожної ЗПС в таблиці наявних дистанцій.

5. Інформація щодо TORA для зльоту не від початку ЗПС має бути видана на запит ПС диспетчером або у разі, якщо диспетчер вважатиме це за потрібне.

6. Фразеологія радіообміну при зльоті не від початку ЗПС наведена у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

7. Аеродромні знаки у місцях виходу на ЗПС мають відповідати вимогам тому I «Aerodrome Design and Operations» додатка 14 «Aerodromes» ІКАО.

8. Вказівки щодо одночасного вирулювання на ЗПС можуть бути надані кільком ПС в різних місцях ЗПС з урахуванням дотримання вимог, наведених у пунктах 1-7 цієї глави за таких умов:

1) мінімальна видимість, встановлена провайдером послуг ОПР для відповідного аеродрому має дозволяти диспетчеру та пілоту постійно спостерігати місцезнаходження відповідних ПС у зоні маневрування шляхом візуального контакту;

2) враховано місцеві особливості, такі як конфігурація аеродрому, наявне радіолокаційне обладнання, місцеві метеорологічні явища;

3) враховано вплив реактивного струменю та попутного струменю гвинтів від двигунів ПС, розташованих попереду;

4) ОПР для ПС, що одночасно використовують одну ЗПС надається на одній частоті радіозв'язку;

5) пілотам надається інформація щодо будь-якого основного руху на тій самій ЗПС;

6) ухил ЗПС не призводить до того, що ПС розташоване попереду під час розбігу становиться невидимим для ПС, що розташоване позаду на тій самій ЗПС;

7) пілоти повторюють вказівки диспетчера щодо вирулювання на ЗПС, номера ЗПС, назви місця вирулювання на ЗПС (при потребі) та свою черговість у послідовності ПС, що вилітають;

8) застосовують ешелонування, обумовлене турбулентністю у сліді.

11. Використання систем візуального спостереження при аеродромному диспетчерському обслуговуванні

1. Системи візуального спостереження, що використовують для забезпечення аеродромного диспетчерського обслуговування мають бути забезпечені відповідним рівнем надійності, готовності та цілісності. Можливість відмов системи або суттєвого погіршення її характеристик, що може спричинити повну чи часткову неможливість надання обслуговування має бути оцінена та взята до уваги при визначенні рівня надання обслуговування для недопущення зниження рівня безпеки послуг, що

надаються. Резервні засоби або альтернативні операційні процедури мають бути забезпечені.

Система візуального спостереження зазвичай складається з кількох інтегрованих елементів, які включають сенсор(и), лінії передавання даних, системи обробки даних та дисплеї.

2. Системи візуального спостереження мають забезпечувати функції отримання, обробки та індикації у інтегрованій формі дані з усіх задіяних джерел.

3. Системи візуального спостереження використовують при наданні аеродромного диспетчерського обслуговування для виконання функцій, зазначених у главі 1 цього розділу.

4. Визначення технічних вимог, умов використання, операційних процедур та порядку впровадження систем візуального спостереження, які використовують як доповнення до візуального спостереження визначає та здійснює відповідний провайдер послуг ОПР.

5. Рівень обслуговування, що надається має відповідати технічним можливостям системи.

12. Процедури виконання польотів в умовах низької видимості

1. Процедури управління наземним рухом в умовах низької видимості, наведені в цій главі, застосовуються у разі, якщо зону

маневрування аеродрому або її частину неможливо візуально проконтролювати з АДВ.

Додаткові вимоги, які застосовуються під час виконання заходжень на посадку за категоріями II та III наведено у пунктах 3-7 цієї глави.

2. Коли необхідно здійснювати рух в зоні маневрування аеродрому в умовах видимості, які не дають змоги АДВ застосовувати візуальне ешелонування між ПС та між ПС і транспортними засобами необхідно дотримуватися таких правил:

1) на перетині РД ПС або транспортному засобу, які перебувають на РД, не надають дозвіл на очікування в місці, розташованому ближче до іншої РД, ніж місце очікування, позначене вогнями попереджувальної лінії, вогнями стоп-лінії або маркуванням місць перетинання РД, відповідно до глави 5 тому I «Aerodrome Design and Operations» додатка 14 «Aerodromes» ICAO;

2) повздовжній інтервал ешелонування під час руху по РД має відповідати встановленому відповідним провайдером послуг ОПР для кожного конкретного аеродрому. Під час встановлення інтервалу необхідно враховувати характеристики наявних засобів спостереження та контролю за наземним рухом, складність конфігурації аеродрому та характеристики ПС, які виконують польоти на аеродромі.

Опис компонентів системи управління наземним рухом та контролю за ним і процедури виконання польотів в умовах низької видимості наведено у Doc 9476 «Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)» ICAO.

3. Відповідний провайдер послуг ОПР встановлює процедури, які застосовують під час запровадження та виконання точних заходжень на посадку за категоріями II і III, а також вильотів, якщо RVR менше ніж 550 м.

4. Виконання польотів в умовах низької видимості запроваджують безпосередньо АДВ або через АДВ.

5. АДВ повинна інформувати відповідний ДОП щодо початку і припинення процедур виконання точних заходжень на посадку за категоріями II і III та польотів в умовах низької видимості.

6. Положення, що стосуються виконання польотів в умовах низької видимості мають містити:

1) значення RVR, з досягненням якого (яких) мають бути запроваджені процедури виконання польотів в умовах низької видимості;

2) мінімальні вимоги до обладнання ILS для забезпечення польотів за категоріями II та III;

3) опис іншого обладнання та засобів, які необхідні для забезпечення польотів за категоріями II і III, включно з наземними аеронавігаційними вогнями, за нормальним функціонуванням яких слід здійснювати контроль;

4) критерії та обставини, за яких характеристики обладнання ILS мають бути знижені нижче від рівня II і III категорій;

5) вимогу щодо негайного надання ПС, ДОП та іншим відповідним органам доповіді про будь-яку відмову обладнання або погіршення його характеристик;

б) спеціальні процедури контролю за рухом у зоні маневрування, у тому числі за:

місцями очікування біля ЗПС, які використовуються;

мінімальною дистанцією між ПС, що прибуває та вилітає, для забезпечення захисту чутливих та критичних зон ILS;

процедурами перевірки факту звільнення ЗПС ПС та транспортними засобами;

процедурами, які застосовують для ешелонування ПС та транспортних засобів;

7) інтервали, що застосовуються між ПС, які виконують заходження на посадку одне за одним,

8) заходи, які застосовуються у разі, якщо потрібно припинити процедури виконання польотів в умовах низької видимості, наприклад внаслідок відмов обладнання;

9) будь-які інші відповідні процедури або вимоги.

Додаткова інформація щодо вимог до виконання польотів в умовах застосування LVP наведено в Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» та Doc 9365 «All-Weather Operations Manual» ICAO.

7. Перед запровадженням процедур виконання польотів в умовах низької видимості АДВ повинна розпочати облік транспортних засобів та осіб, які перебувають у зоні маневрування аеродрому, та вести його протягом усього періоду виконання польотів в умовах низької видимості для забезпечення безпеки виконання польотів.

Процедури контролю за рухом пішоходів та транспортних засобів у зоні маневрування аеродрому наведено у пунктах 18-24 глави 5 цього розділу.

13. Тимчасове припинення виконання польотів за правилами візуальних польотів

1. Будь-який політ за ПВП або всі польоти за ПВП на аеродромі та в районі аеродрому, у разі якщо це потрібно з метою дотримання безпеки польотів, може бути тимчасово припинено такими органами ОПР та повноважними органами:

- 1) ДОП або відповідним РДЦ;
- 2) АДВ;
- 3) уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Будь-яке тимчасове припинення польотів за ПВП має бути запроваджено АДВ або АДВ має бути обов'язково проінформована про таке припинення.

3. У випадку тимчасового припинення польотів за ПВП АДВ виконує такі процедури:

- 1) відкладає всі вильоти за ПВП;
- 2) припиняє всі місцеві польоти за ПВП або отримує згоду на запровадження спеціальних польотів за ПВП;
- 3) повідомляє відповідний ДОП або РДЦ про вжиті заходи;
- 4) у разі потреби або на запит повідомляє всіх експлуатантів чи призначених ними представників щодо причин тимчасового припинення польотів за ПВП.

14. Видача дозволів на виконання спеціальних польотів за правилами візуальних польотів

1. Видача дозволу на виконання спеціального польоту за ПВП може здійснюватися з урахуванням повітряної обстановки, за згодою органу ОНР, який надає диспетчерське обслуговування підходу з врахуванням вимог пункту 4 цієї глави.

2. Запити щодо отримання дозволів на виконання спеціального польоту за ПВП мають розглядатися індивідуально.

3. Ешелонування забезпечують між усіма польотами за ППП та спеціальними польотами за ПВП, а також між усіма спеціальними польотами за ПВП згідно із встановленими цими Авіаційними правилами мінімумами ешелонування для польотів за ППП.

4. Спеціальні польоти за ПВП для входження до СТР з метою посадки, зльоту та виходу з неї, перетину СТР або виконання польотів у її межах можуть дозволятися, якщо видимість поблизу землі становить не менше ніж 1 500 м.

Вимоги до двостороннього зв'язку між контрольованими польотами та відповідним органом ОНР наведено в главі 9 розділу IX АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

15. Наземні аеронавігаційні вогні

1. Наведені у цій главі процедури застосовують до всіх аеродромів незалежно від того, надається на цьому аеродромі аеродромне диспетчерське обслуговування чи ні. Також процедури, наведені у пункті 2 цієї глави, застосовуються до усіх наземних аеронавігаційних вогнів розташованих на аеродромі та поблизу нього.

2. Усі наземні аеронавігаційні вогні, за винятком випадків, зазначених у пунктах 3, 6 та 7 цієї глави, використовують таким чином:

1) постійно у темний час доби, якщо інше не встановлено або не вимагається для контролю повітряного руху;

2) у будь-який інший час, коли, з урахуванням метеорологічних умов, розташування та стану ЗПС, характеристик аеронавігаційних вогнів, їх використання вважають доцільним з метою забезпечення безпеки повітряного руху.

3. Вогні, які розташовані на аеродромах або навколо аеродромів і не призначені для використання з метою навігації під час польотів за маршрутом, можуть бути вимкнені, якщо дотримуються положення, наведені нижче у цій главі та не передбачається виконання звичайних або спеціальних польотів для надання медичної допомоги або участі у пошуково-рятувальних заходах, за умови, що ці вогні можуть бути увімкнені знову щонайменше за годину до очікуваного прибуття ПС.

4. На аеродромах, які обладнані вогнями змінної інтенсивності, для встановлення сили світла цих вогнів відповідно до умов освітленості диспетчери повинні використовувати таблицю регулювання інтенсивності, розроблену з урахуванням умов видимості та освітленості. На запит ПС у всіх випадках, коли це практично можливо, слід проводити додаткове регулювання інтенсивності.

5. До вогнів наближення належать вогні простої системи вогнів наближення, вогні систем точного заходження на посадку, глісадні індикатори систем точного заходження на посадку, вогні керування польотом по колу, світлові маяки заходження на посадку та індикатори дотримання курсової лінії.

6. В доповнення до вимог пункту 2 цієї глави, вогні підходу також використовують у таких випадках:

- 1) вдень на запит ПС, яке виконує заходження на посадку;
- 2) коли увімкнені вогні відповідної ЗПС.

7. Глісадні індикатори систем точного заходження на посадку вмикають у денний час та в темну пору доби, коли використовується відповідна ЗПС, незалежно від умов видимості.

8. До вогнів ЗПС належать, вхідні вогні, вогні порогів, осьові вогні, обмежувальні вогні ЗПС, вогні зони приземлення та вогні флангових горизонтів.

9. Якщо ЗПС не використовується для посадки, зльоту та руління, вогні цієї ЗПС не вмикають, за винятком випадків, коли це необхідно для проведення перевірок та обслуговування.

10. Якщо вогні ЗПС не увімкнені постійно, після зльоту ПС вогні використовують таким чином:

- 1) на аеродромах, де забезпечується диспетчерське обслуговування та здійснюється централізоване управління вогнями, вогні однієї ЗПС мають залишатися увімкненими після зльоту ПС протягом часу, який вважається достатнім на випадок повернення ПС в разі виникнення аварійного стану під час зльоту або негайно після нього;

2) на аеродромах, де відсутнє диспетчерське обслуговування або централізоване управління вогнями, вогні однієї ЗПС мають залишатися увімкненими протягом часу, який потрібен для повторного увімкнення вогнів на випадок можливого повернення ПС, яке вилітає, для виконання аварійної посадки, але в будь-якому випадку протягом не менше ніж 15 хв після зльоту.

11. На аеродромах, де загороджувальні вогні вмикають одночасно з вогнями ЗПС, як це передбачено пунктом 17 цієї глави, слід особливо стежити за тим, щоб загороджувальні вогні не вимикалися доти, доки вони потрібні для ПС.

12. Вогні кінцевої смуги гальмування використовують в усіх випадках, коли увімкнені вогні відповідної ЗПС.

13. До вогнів РД належать бічні вогні РД, осьові вогні РД, вогні лінії «стоп» та вогні попереджувальних ліній.

14. У разі якщо необхідно забезпечити наведення під час руління, вогні РД вмикають у тій послідовності, яка забезпечує безперервну індикацію маршруту руління для ПС, які виконують руління. Вогні РД або будь-яку їх частину може бути вимкнено, якщо вони більше не потрібні.

15. Вогні лінії «стоп» вмикають для подання сигналу зупинки щодо всього руху та вимикають для подання сигналу щодо продовження руху.

16. Вогні лінії «стоп» розташовані поперек РД через певний інтервал у точці, де бажано зупиняти рух та складаються з вогнів червоного кольору.

17. До загороджувальних вогнів належать вогні світлогородження перешкод, вогні, що попереджають про непридатні до використання зони, та загороджувальні світломаяки.

18. Загороджувальні вогні, які використовують під час заходження на посадку на ЗПС або льотну смугу гідроаеродрому чи під час вильоту з них та у разі, якщо перешкода не виступає за межі внутрішньої горизонтальної поверхні, опис якої міститься в главі 6 тому I «Aerodrome Design and Operations» додатка 14 «Aerodromes» ІКАО, можуть вимикатися та вмикатися одночасно з вогнями ЗПС або льотної смуги гідроаеродрому.

19. Вогні, які попереджають про непридатні до використання зони, не вимикають так, як це зазначено у пункті 3 цієї глави, поки аеродром відкрито для польотів.

20. Диспетчери АДВ повинні використовувати автоматичні системи контролю, за їх наявності, для того щоб пересвідчитися у працездатності вогнів та їх функціонуванні відповідно до вибраної схеми та можливого ступеню деградації експлуатаційного стану.

21. У разі відсутності системи автоматичного контролю або як додатковий засіб, диспетчер АДВ повинен застосовувати візуальне спостереження за вогнями, які можна побачити з робочого місця, та використовувати інформацію з інших джерел, наприклад візуальні

спостереження, доповіді ПС або персоналу аеродромних служб для того, щоб завжди бути обізнаним із експлуатаційним станом візуальних засобів.

22. У разі отримання інформації щодо відмови світлосигнального обладнання диспетчер АДВ повинен вжити необхідних заходів для забезпечення безпеки всіх ПС або транспортних засобів, яких це стосується, та ініціювати вжиття заходів щодо усунення несправності.

16. Визначення потенційно небезпечних місць

1. Експлуатант аеродрому повинен визначати, за необхідності, місце або потенційно небезпечні місця на робочій площі аеродрому. При визначенні необхідності зазначення потенційно небезпечних місць експлуатант аеродрому має брати до уваги інформацію від аеродромного органу ОПР.

2. Визначені потенційно небезпечні місця мають бути нанесені на карти аеродрому/вертодрому, наземного аеродромного руху, стоянки/постановки на стоянку ПС відповідно до вимог додатку 4 «Aeronautical Charts» ICAO.

3. Інструктивний матеріал щодо потенційно небезпечних місць на робочій площі аеродрому наведено у Doc 9870 «Manual on the Prevention of Runway Incursions» ICAO.

VIII. Процедури обслуговування повітряного руху за допомогою засобів спостереження

1. Спроможність систем спостереження під час обслуговування повітряного руху

1. Системи спостереження ОПР, що використовуються під час ОПР, мають відповідати потрібним ступеням надійності, доступності та цілісності. Вірогідність виходу системи з ладу або суттєвої її деградації, що може призвести до повної або часткової перерви в обслуговуванні, має бути незначною. Необхідно передбачати використання резервних засобів.

Система спостереження ОПР зазвичай складається з групи об'єднаних елементів, до складу яких входять сенсори, лінії передачі даних, система обробки даних та дисплеї повітряної обстановки.

Інструктивний матеріал, що стосуються використання радіолокатора та характеристик системи, містяться в Doc 8071 «Manual on Testing of Radio Navigation Aids» ICAO, Doc 9684 «Manual on the Secondary Surveillance Radar Systems» ICAO та Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

Інструктивний матеріал, що стосуються використання систем ADS-B, MLAT та їх характеристики, містяться в Cir 326 «Assessment of ADS-B and Multilateration Surveillance to Support Air Traffic Services and Guidelines for Implementation» ICAO.

Функціональні вимоги та вимоги до експлуатації, що стосуються систем спостереження ОБД, містяться в томі IV «Surveillance and Collision Avoidance Systems» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

2. Системи спостереження ОНР мають бути здатними приймати, обробляти та відтворювати в інтегрованій формі дані від усіх задіяних джерел.

3. Системи спостереження ОНР мають бути спроможними взаємодіяти з іншими автоматизованими системами, які використовуються для забезпечення ОНР, мати відповідний рівень автоматизації з метою покращення точності та своєчасності даних, що відображаються на робочому місці диспетчера УНР, а також для зменшення навантаження на диспетчера УНР та потреби обміну інформацією шляхом мовного зв'язку під час координації дій між сусідніми робочими місцями та органами ОНР.

4. Системи спостереження ОНР мають забезпечувати відображення сповіщення та попередження, що пов'язані з безпекою польотів, у тому числі сповіщення про виникнення конфліктної ситуації, попередження про досягнення мінімальної безпечної висоти, прогнози щодо конфліктної ситуації, ненавмисні дублювання кодів ВОРЛ та ідентифікації ПС.

5. Провайдери послуг ОНР можуть організувати обмін інформацією, отриманої від систем спостереження ОНР, з метою розширення та поліпшення покриття систем спостереження в сусідніх диспетчерських районах.

6. На основі відповідних регіональних угод, LoA між органами ОНР, слід забезпечувати автоматизований обмін даними щодо координації, що стосуються ПС, яким надається ОНР з використанням систем спостереження і встановлювати автоматизовані процедури координації.

7. Системи спостереження ОПР, такі як ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B, MLAT, можуть застосовуватися або самостійно, або сумісно під час забезпечення ОПР, у тому числі для ешелонування ПС, за таких умов:

- 1) забезпечення надійного покриття у межах даного району (зони);
- 2) ймовірність виявлення, точність та цілісність системи (систем) задовольняють установлені вимоги; та,
- 3) у випадку використання ADS-B, доступність даних від відповідного ПС є прийнятною.

8. Системи ПОРЛ слід застосовувати у випадках, коли інші системи спостереження ОПР, що використовуються самостійно, не задовольняють вимоги, встановлені для ОПР.

9. Системи ВОРЛ, особливо ті, що працюють за моноімпульсним методом або здатні працювати в режимі S або MLAT, можуть використовуватися самостійно, у тому числі для забезпечення ешелонування ПС, за таких умов:

- 1) встановлені вимоги обов'язкової наявності на ПС працюючого прийомовідповідача ВОРЛ у межах даного району (зони); та
- 2) ідентифікація ПС встановлюється і зберігається.

10. ADS-B використовують для забезпечення диспетчерського ОПР тільки у тому випадку, коли якість інформації, що міститься в повідомленні ADS-B, відповідає встановленим провайдером ОПР критеріям якості.

11. ADS-B може використовуватися самостійно, у тому числі для забезпечення ешелонування ПС, за таких умов:

1) встановлена та зберігається ідентифікація ПС обладнаних ADS-B;

2) показник цілісності даних у повідомленні ADS-B є прийнятним для забезпечення мінімуму ешелонування;

3) відсутні вимоги щодо виявлення ПС, які не здійснюють передачу інформації ADS-B;

4) відсутні вимоги щодо визначення місцезнаходження ПС незалежно від елементів бортової навігаційної системи, що визначають місцезнаходження.

12. Застосування систем спостереження ОПР має бути обмежено визначеними зонами дії систем спостереження ОПР та має бути предметом інших обмежень, визначених відповідним провайдером послуг ОПР. В AIP має бути опублікована інформація щодо методів використання систем спостереження ОПР, а також експлуатаційної практики та/або обмеження таких систем, що впливають на роботу органів ОПР.

Публікація інформації в ENR 1.6 AIP про район або райони, де в якості систем спостереження ОПР, використовуються ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B та MLAT, а також процедури обслуговування за засобами спостереження ОПР здійснюється відповідно до обсягів, наведених у додатку 2 Doc 10066 «Aeronautical Information Management» ICAO

13. Використання систем спостереження органами ОПР має бути обмежено в тих випадках, коли якість даних про місцезнаходження ПС не відповідає встановленим критеріям якості.

14. Якщо передбачено сумісне використання ПОРЛ та ВОРЛ, то в разі відмови ПОРЛ для забезпечення ешелонування ідентифікованих ПС, обладнаних бортовими прийомовідповідачами ВОРЛ, може використовуватися тільки ВОРЛ за умови, якщо потрібна точність відображення місцезнаходження ПС, яка забезпечується ВОРЛ, була перевірена контрольним обладнанням або льотними перевіркою.

2. Дисплей повітряної обстановки

1. На дисплеї повітряної обстановки, на якому диспетчеру УПР надається інформація спостереження, обов'язково відображаються дані про місцезнаходження ПС, картографічна інформація, необхідна для ОПР з використанням систем спостереження ОПР, і за наявності інформації, що стосується ідентифікації та рівня польоту ПС.

2. Система спостереження ОПР має забезпечувати надання інформації щодо спостереження, яка постійно оновлюється, у тому числі відображення місцезнаходження ПС.

3. Індикація місцезнаходження ПС може відображатися у вигляді:

1) окремих символів місцезнаходження ПС, наприклад символів, що генеруються системами ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B, MLAT, або поєднання символів;

2) відміток цілей від ПОРЛ; та

3) відповідей від ВОРЛ.

4. У відповідних випадках використовують певні символи з позначкою для відображення:

1) ненавмисно дубльованих кодів ВОРЛ та/або ідентифікації ПС;

2) прогнозованих місць неоновленого треку; та

3) даних відмітки цілі (плоту) і треку.

5. У разі погіршення якості даних спостереження до стану, що вимагає обмеження такого обслуговування, інформація про такі обставини

має бути надана диспетчеру УПР із застосуванням умовних позначень або іншими засобами.

6. Зарезервовані коди ВОРЛ, у тому числі 7500, 7600, 7700, режим «IDENT», аварійний та/або терміновий режим ADS-B, пов'язані з безпекою польотів сповіщення та попередження, а також інформація, що стосується автоматизованої координації, мають відображатися у чіткій та однозначній формі, яка забезпечує легкість її сприйняття.

7. Формуляри супроводження цілей слід подавати за допомогою буквено-цифрових символів, що відповідає інформації, отриманій від систем спостереження ОПР та, за потреби, від системи оброблення польотних даних.

8. Інформація у формулярі супроводження має містити щонайменше дані про ідентифікацію, а саме: код ВОРЛ або ідентифікацію ПС, а також за наявності інформацію про барометричний рівень польоту ПС. Таку інформацію можна отримати від ВОРЛ, що працює в режимах А, С та S, та/або від ADS-B.

9. Формуляри супроводження мають бути пов'язані з відповідним символом місцезнаходження таким чином, щоб унеможливити їх помилкову ідентифікацію диспетчером УПР. Всю інформацію у формулярах супроводження надають у чіткій та стислій формі.

3. Зв'язок

1. Рівень надійності та готовності систем зв'язку має допускати незначну ймовірність відмов систем або суттєвого погіршення їх характеристик. Відповідні резервні засоби зв'язку мають бути передбачені.

Інструктивний матеріал та інформація, що стосуються надійності та готовності систем зв'язку, містяться у томі I «Radio Navigation Aids» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO та Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

2. Прямий зв'язок між пілотом та диспетчером УПР має бути встановлений до початку надання обслуговування з використанням систем спостереження ОПР, якщо особливі обставини, наприклад, надзвичайні ситуації, не вимагають іншого.

4. Забезпечення обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження

1. Інформація, отримана від систем спостереження ОПР, у тому числі пов'язаних з безпекою сповіщень та попереджень, таких як попередження про конфлікти STCA та попередження про мінімальну безпечну висоту MSAW, має використовуватися якомога частіше під час надання ОПР з метою підвищення пропускної спроможності та ефективності, а також з метою підвищення безпеки польотів.

2. Кількість ПС, що одночасно забезпечуються обслуговуванням з використанням систем спостереження ОПР, не має перевищувати

встановленої для кожного сектору органу ОНР максимальної пропускної спроможності з урахуванням:

1) складності структури відповідного диспетчерського району або сектору ОНР;

2) функцій, які мають виконуватися у відповідному диспетчерському районі або секторі ОНР;

3) оцінки робочої завантаженості диспетчерів УНР, характеристик різних ПС та пропускної спроможності сектору/органу ОНР;

4) ступеня технічної надійності та наявності як бортових, так і наземних основних і резервних систем зв'язку, навігації та спостереження.

5. Використання прийомовідповідачів ВОРЛ

та менеджмент кодів ВОРЛ

1. Для забезпечення безпечного та ефективного використання систем спостереження ОНР пілоти та диспетчери УНР повинні суворо дотримуватися опублікованих експлуатаційних правил і використовувати стандартну радіотелефонну фразеологію. Диспетчери УНР повинні постійно забезпечувати контроль за дотриманням правил та процедур стосовно встановлення кодів ВОРЛ пілотами та/або ідентифікації ПС. Пілоти ПС повинні постійно контролювати правильність встановлення кодів ВОРЛ.

2. Коди 7700, 7600, 7500 зарезервовані на міжнародній основі для використання ПС у випадках виникнення аварійної ситуації, відмови зв'язку та незаконного втручання в діяльність ПС відповідно.

3. Розподіл та призначення кодів ВОРЛ здійснюють із дотриманням такого:

1) коди ВОРЛ розподіляються органами ОПР України через систему централізованого розподілу та управління кодами вторинної радіолокації (ССАМС) Євроконтролю. ССАМС забезпечує оптимізацію та ефективність розподілу ВОРЛ кодів для кожного окремого ПС шляхом видачі визначеного коду ПС відповідному органу ОПР.

Процедури взаємодії ССАМС з органами ОПР наведено у документі Євроконтролю «ССАМС User Manual». Порядок інформування у разі відмови чи деградації сервісу ССАМС, рівні деградації та резервні коди ВОРЛ наведено у документі Євроконтролю «ССАМС Contingency Plan».

2) план та процедури розподілу кодів ВОРЛ мають бути узгоджені з планами та процедурами, що застосовуються в сусідніх країнах, якщо вони не застосовують ССАМС;

3) для зменшення наслідків, спричинених відмовою ССАМС, або у випадку потенційного конфлікту кодів, що призначені ССАМС, для кожної країни визначені блоки кодів, які можуть бути застосовані у разі необхідності замість коду ССАМС;

4) розподіл коду має забезпечувати недопущення використання коду для будь-якої іншої функції в межах зони покриття одного ВОРЛ протягом встановленого періоду часу;

5) для зниження робочого навантаження на пілота та диспетчера УПР, а також для зменшення потреб у зв'язку «повітря – земля» слід звести до мінімуму число змін кодів, які має здійснювати пілот;

6) коди присвоюють ПС відповідно до плану та процедур, визначених провайдером послуг ОПР для кожного органу ОПР;

7) за потреби індивідуальної ідентифікації ПС кожному ПС має бути присвоєно дискретний код, який слід по можливості зберігати впродовж усього польоту;

8) за винятком ПС, що перебувають у аварійному стані, під час збоїв у зв'язку, в ситуації незаконного втручання, і якщо інше не передбачено ЛоА, інструкціями із взаємодії між органом, що передає контроль та органом, що приймає контроль або регіональними аеронавігаційними угодами, орган, що передає контроль повинен призначити код 2000 режиму А ПС, що здійснює контрольований політ до моменту передачі зв'язку.

4. Спеціальні коди ВОРЛ резервуються, за необхідності, для виключного використання санітарними ПС, що діють в районах міжнародного збройного конфлікту. Такі коди розподіляються Регіональним офісом ІСАО в Європі та Північній Атлантиці за запитом

уповноваженого органу з питань цивільної авіації і мають бути призначені для використання ПС у зоні конфлікту.

6. Експлуатаційні процедури з використанням прийомовідповідачів ВОРЛ

1. У разі якщо код режиму А, що відображається на дисплеї повітряної обстановки, відрізняється від коду, що був присвоєний ПС, такому ПС надається вказівка підтвердити обраний код, а якщо ситуація дозволяє (наприклад, відсутність факту незаконного втручання), екіпаж ПС повинен повторно встановити правильний код ВОРЛ.

2. Якщо в результаті вжитих дій невідповідність між встановленим та призначеним кодом режиму А не усунуто, диспетчер УПР може дати ПС вказівку припинити використання прийомовідповідача ВОРЛ. У такому випадку наступний орган/сектор ОПР за маршрутом польоту та інші відповідні суміжні органи ОПР, що використовують ВОРЛ та/або MLAT для ОПР мають бути поінформовані.

3. ПС, оснащені прийомовідповідачами ВОРЛ, що працюють в режимі S та устаткуванням ідентифікації, передають ідентифікацію ПС згідно із зазначеним у полі 7 плану польоту або, якщо план польоту не був поданий, реєстраційний номер ПС.

Цивільні ПС, що використовуються в міжнародній цивільній авіації, оснащені відповідачами ВОРЛ, що працюють в режимі S, мають бути обладнані устаткуванням ідентифікації ПС відповідно до підпункту 2.1.5.2 пункту 2.1 глави 2 тому IV «Surveillance and Collision Avoidance Systems» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

4. У всіх випадках, коли на дисплеї повітряної обстановки спостерігається, що ідентифікація ПС, передана бортовим прийомовідповідачем ВОРЛ, що працює в режимі S, відрізняється від очікуваного ідентифікаційного індексу, пілоту надають вказівку підтвердити ідентифікацію ПС та за потреби повторно ввести правильну ідентифікацію ПС.

5. Якщо після підтвердження пілотом правильності встановлення ідентифікаційного індексу в устаткуванні ідентифікації ПС, що працює в режимі S, невідповідність зберігається, диспетчер УПР повинен виконати такі дії:

1) інформувати пілота про збереження невідповідності;

2) по можливості внести зміни щодо ідентифікації ПС, який відображається на дисплеї повітряної обстановки;

3) повідомити про наявність помилки бортового обладнання при переданні ідентифікації ПС наступний орган/сектор ОПР за маршрутом польоту ПС та інші відповідні суміжні органи ОПР, що використовують для цілей ідентифікації ПС режим S.

6. Експлуатаційні процедури з прийомовідповідачами ВОРЛ на борту ПС зазначені в главі 1 розділу 4 тому III «Aircraft Operating Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

7. Використання передавачів автоматичного залежного спостереження

1. ПС, які оснащені обладнанням ADS-B та мають устаткування ідентифікації ПС, передають ідентифікацію ПС як зазначено у полі 7 плану польоту або, якщо план польоту не було надано, реєстраційний номер ПС.

2. У всіх випадках, коли на дисплеї повітряної обстановки спостерігається, що ідентифікація ПС, передана бортовим обладнанням ADS-B, відрізняється від очікуваного ідентифікаційного індексу ПС, пілоту надається вказівка підтвердити ідентифікацію ПС та за потреби повторно ввести правильний ідентифікаційний індекс.

3. Якщо після підтвердження пілотом правильності встановлення ідентифікаційного індексу в обладнанні ADS-B невідповідність зберігається, диспетчер УПР виконує такі дії:

- 1) інформує пілота про збереження невідповідності;
- 2) за можливості вносить зміни до формуляра супроводження, що відображає ідентифікацію ПС на дисплеї повітряної обстановки;
- 3) повідомляє наступному органу/сектору ОПР за маршрутом польоту ПС та інші відповідні суміжні органи ОПР про наявність помилки в ідентифікації ПС, що передається бортовим обладнанням.

4. Для передачі інформації про стан аварійності або іншої термінової інформації ПС, обладнане ADS-B, може використовувати аварійний режим та/або режим терміновості у таких випадках:

- аварійні ситуації;
- втрата зв'язку;
- незаконне втручання;
- мінімальний залишок палива; та/або
- медичні проблеми.

Деякі ПС, обладнані устаткуванням ADS-B ранніх версій, не мають зазначених вище можливостей та спроможні передавати загальне аварійне попередження незалежно від коду, вибраного пілотом.

8. Інформація про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту

1. У повітряному просторі RVSM допустиме значення точності відображення інформації про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту на дисплеї повітряної обстановки має становити ± 60 м (± 200 ft). В іншому повітряному просторі таке допустиме значення має становити ± 90 м (± 300 ft). Інформацію стосовно геометричної висоти не використовують для ешелонування.

2. Перевірка інформації про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту, яка відображається на дисплеї повітряної обстановки, проводять не менше одного разу кожним органом/сектором ОПР, оснащеним відповідним обладнанням, під час першого встановлення радіозв'язку з відповідним ПС або, якщо це неможливо, невідкладно після його встановлення. Перевірка проводиться шляхом одночасного порівняння

інформації про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту з інформацією, отриманою від ПС під час радіотелефонного зв'язку. Про таку перевірку не потрібно інформувати ПС, якщо згідно з інформацією про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту допустимі значення дотримано. Інформацію стосовно геометричної висоти не використовують для перевірки відмінностей у висоті.

3. Якщо за інформацією про рівень, яка відображається на дисплеї повітряної обстановки, встановлено перевищення допустимих значень, або під час перевірки виявлено невідповідність, яка перевищує встановлені допустимі значення, диспетчер УПР повинен повідомити про це ПС і дати йому вказівку перевірити встановлення величини тиску та підтвердити рівень.

4. Якщо після підтвердження правильного встановлення тиску на шкалі барометричного висотоміра зберігається невідповідність інформації про висоту, диспетчер УПР залежно від обставин повинен виконати такі дії:

1) надати вказівку пілоту припинити передачу даних про рівень в режимі С або ADS-B за умови, що це не призведе до втрати відомостей про місцезнаходження та ідентифікацію ПС, що передається бортовим обладнанням, та повідомити наступний орган/сектор ОПР за маршрутом польоту ПС або інший відповідний суміжний орган ОПР про виконані дії;

2) інформувати пілота про визначену невідповідність, дати вказівку продовжувати контролювати роботу прийомовідповідача, щоб запобігти втраті інформації про місцезнаходження і ідентифікацію ПС, скоригувати інформацію про рівень, що відображається у формулярі супроводження на

дисплеї повітряної обстановки, відповідно до повідомлення пілота про рівень. Проінформувати наступний орган/сектор ОНР за маршрутом польоту або інший відповідний суміжний орган ОНР про виконані дії.

5. Критерієм який визначає зайнятість конкретного рівня ПС є діапазон ± 60 м (± 200 ft) у повітряному просторі RVSM. В іншому повітряному просторі таким критерієм є діапазон ± 90 м (± 300 ft).

Пояснення встановленого критерія наведено у Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO.

6. ПС вважається таким, що підтримує заданий рівень якщо відображена інформація про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту свідчить про те, що ПС перебуває в межах відповідних відхилень зазначених у пункті 5 цієї глави для заданого рівня польоту.

7. ПС, яке отримало дозвіл на звільнення рівня польоту, вважається таким, що почало виконання цього маневру та звільнило рівень польоту, зайнятий ним раніше, коли відображена інформація про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту свідчить про переміщення такого ПС в очікуваний бік більше ніж на 90 м (300 ft) відносно рівня польоту, що підтримувався раніше.

8. ПС, яке набирає висоту або знижується, вважається таким, що перетинає рівень польоту, коли відображена інформація про його рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту свідчить про те, що таке ПС перетнуло цей рівень польоту у відповідний бік та віддалилося від нього більше ніж на 90 м (300 ft).

9. ПС вважається таким, що зайняло вказаний у дозволі рівень польоту, коли відображена інформація про рівень на підставі даних про барометричну абсолютну висоту свідчить про те, що таке ПС перебуває в межах відповідних відхилень, зазначених в пункті 5 цієї глави, для заданого рівня польоту, якщо тричі відбулося оновлення інформації на дисплеї повітряної обстановки, тричі відбулося оновлення даних від сенсора або минуло 15 с, залежно від того, яка величина є більшою.

10. Втручання диспетчера УПР потрібно тільки в тому разі, коли розходження між даними про висоту польоту на дисплеї повітряної обстановки та даними, що використовуються для контролю, перевищують значення відповідних відхилень, зазначених у пунктах 6-9 цієї глави.

9. Перевірка характеристик

1. Диспетчер УПР повинен налаштувати дисплей повітряної обстановки і перевірити його точність згідно з технічними інструкціями, передбаченими на кожному робочому місці органу/сектору ОПР.

2. Диспетчер УПР повинен перевірити, чи є достатніми функціональні можливості та інформація, яка відображається на дисплеї повітряної обстановки, для виконання його функцій.

3. Диспетчер УПР повинен інформувати відповідно до встановлених місцевих процедур звітування про будь-яку відмову обладнання, події з безпеки польотів щодо ОПР, спрацювання функцій мережі безпеки АС КПР

або про будь-які обставини, що заважають або унеможливають забезпечення обслуговування за системами спостереження ОПР.

10. Ідентифікація повітряних суден

1. Перед наданням ПС ОПР з використанням систем спостереження диспетчер УПР повинен ідентифікувати ПС та інформувати про це ПС. Надалі ідентифікація ПС має зберігатися до припинення ОПР з використанням систем спостереження.

2. У випадку втрати ідентифікації під час ОПР з використанням систем спостереження диспетчер УПР повинен інформувати про це ПС та, за необхідністю, надати відповідні вказівки.

3. ПС має бути ідентифіковано способами, наведеними у пунктах 4, 5, 7 та 10 цієї глави.

4. У разі використання ADS-B ПС може бути ідентифіковано одним або декількома з таких способів:

1) безпосереднє розпізнавання ідентифікації ПС у формулярі супроводження ADS-B;

2) передача ідентифікації ADS-B відповідно до глави 11 цього розділу;

3) спостереження за виконанням вказівки «TRANSMIT ADS-B IDENT».

Деякі ПС, обладнані бортовим устаткуванням ADS-C першого покоління не мають можливості передавати повідомлення «IDENT» при виборі кодів аварійного режиму або терміновості (7700).

В АС КПП режим «IDENT» може подаватися на дисплеях повітряної обстановки різними способами, наприклад у вигляді мигання цілком або частково індикації місцезнаходження ПС та відповідного формуляра супроводження.

5. У разі використання ВОРЛ та/або MLAT ПС може бути ідентифіковано одним або декількома з таких способів:

1) ідентифікація ПС у формулярі супроводження за даними ВОРЛ та/або MLAT.

Застосування цього методу вимагає успішного забезпечення кореляції коду ВОРЛ та позивного ПС;

2) ідентифікація призначеного коду ВОРЛ встановлення якого було перевірено у формулярі супроводження за даними ВОРЛ та/або MLAT.

Використання коду ВОРЛ передбачає наявність системи менеджменту кодів ВОРЛ, яка має забезпечити присвоєння дискретного коду кожному ПС в конкретній частині повітряного простору, як зазначено у підпункті 7 пункту 3 глави 5 цього розділу;

3) пряме представлення в формулярі супроводження ідентифікації ПС, обладнаного бортовим устаткуванням, працюючим в режимі S, за даними ВОРЛ та/або MLAT.

Бортове устаткування, що працює в режимі S, має забезпечувати можливість безпосереднього подання на дисплеї повітряної обстановки ідентифікації ПС та унеможливити використання дискретних кодів ВОРЛ режиму А для індивідуальної ідентифікації. Цього можна досягти тільки за рахунок послідовного виконання відповідних дій на стадії розгортання необхідного наземного та бортового обладнання;

4) передача ідентифікації відповідно до глави 11 цього розділу;

5) спостереження за виконанням вказівки про встановлення конкретного коду ВОРЛ;

6) спостереження за виконанням вказівки «СКВОК IDENT» (SQUAWK IDENT) з використання режиму відповідача SPI (special position identity).

В АС КПП режим «IDENT» може відображатися на дисплеях повітряної обстановки у вигляді мигання відповідним кольором частини формуляра супроводження, або спеціальної позначки, пов'язаної з «IDENT», або всього формуляра супроводження.

Спотворення відповідей прийомовідповідача ВОРЛ може викликати появу індикації типу «IDENT». Майже одночасні передачі в режимі «IDENT» у межах одного й того самого диспетчерського району можуть призвести до помилок під час ідентифікації ПС.

6. У випадках призначення ПС дискретного коду ВОРЛ при першій можливості має бути проведена перевірка відповідності коду ВОРЛ, призначеного диспетчером УПР цьому ПС, та коду ВОРЛ, який

встановлений екіпажем ПС. Дискретний код ВОРЛ використовують як підстава для ідентифікації тільки після проведення такої перевірки.

7. У разі використання ПОРЛ ПС може бути ідентифіковано одним або декількома з таких способів:

1) шляхом встановлення взаємозв'язку між конкретною радіолокаційною індикацією місцезнаходження ПС, екіпаж якого повідомляє про своє місцезнаходження над точкою, що відображена на дисплеї повітряної обстановки, або про пеленг та відстань від цієї точки, і шляхом встановлення факту збігу треку конкретної радіолокаційної індикації місцезнаходження з траєкторією польоту або повідомленим курсом ПС.

Дані про місцезнаходження, що повідомляє екіпаж ПС, відносно будь-якої точки можуть не збігатися точно з радіолокаційною індикацією місцезнаходження цього ПС на дисплеї повітряної обстановки. У зв'язку з цим робочі інструкції операційного персоналу органу ОНР можуть доповнюватися додатковими умовами застосування цього методу, зокрема:

рівень (рівні), вище за який (які) даний спосіб не може застосовуватися стосовно визначених навігаційних засобів;

відстань від місця розташування радіолокатора, при перевищенні якої не може застосовуватися цей спосіб.

Термін «точка» відноситься до географічної точки, придатної для цілей ідентифікації. Як правило, це точка обов'язкової доповіді, яка визначається шляхом посилання на радіонавігаційний засіб або засоби;

2) шляхом встановлення взаємозв'язку між радіолокаційною індикацією місцезнаходження ПС та місцезнаходженням ПС, стосовно

якого відомо, що воно щойно здійснило зліт, за умови, що ідентифікація ПС встановлюється в межах 2 км (1 NM) від кінця робочої ЗПС. Диспетчер УПР повинен бути особливо пильним, щоб не сплутати таке ПС з іншими, які виконують політ у точці очікування над аеродромом або пролітають над ним, чи з ПС, які вилітають із сусідніх ЗПС або виконують над ними процедуру в разі невдалого заходження на посадку;

3) шляхом передачі ідентифікації відповідно до глави 11 цього розділу;

4) шляхом призначення курсу ПС та спостереження протягом певного періоду часу за його треком, встановлюючи взаємозв'язок між змінами, а саме:

конкретного радіолокаційного відображення у разі, коли ПС вказано виконати одну або кілька змін курсу в межах 30° або більше, спостерігаючи за виконанням ПС наданих йому вказівок;

співставлення конкретного радіолокаційного відображення місцезнаходження ПС та щойно виконаних ПС маневрів, про які було повідомлено;

8. Під час використання способів, наведених у пункті 7 цієї глави, диспетчер УПР повинен:

1) перевірити, що зміни не більше одного радіолокаційного відображення місцезнаходження ПС відповідають переміщенню ПС;

2) вжити заходів для того, щоб унаслідок виконання маневру (маневрів) ПС не опинилося за межами покриття ПОРЛ або дисплея повітряної обстановки.

Під час застосування цих способів ідентифікації у диспетчерських районах, де проводиться зміна маршрутів, слід виявляти обережність.

При забезпеченні вимог підпункту 2 цього пункту слід також враховувати вимоги щодо наведення ПС з використанням систем спостереження, наведених у пункті 1 глави 13 цього розділу.

9. Для допомоги у ідентифікації ПС можна використовувати пеленги від автоматичного радіопеленгатора. Цей спосіб не використовують окремо для встановлення ідентифікації ПС, за винятком випадку, коли уповноваженим органом з питань цивільної авіації визначено відповідні умови такого використання, а відповідним провайдером послуг ОПР встановлено спеціальні процедури такого застосування.

10. Якщо на дисплеї повітряної обстановки спостерігаються дві або більше індикації місцезнаходження ПС, які рухаються поруч або одночасно змінюють курс, у разі сумнівів щодо правильного відображення місцезнаходження ПС за будь-яких інших причин, ПС надають вказівку змінювати курс або використовують додаткові методи ідентифікації доти, доки ПС не буде точно ідентифіковано.

11. Передача ідентифікації

1. Передачу ідентифікації від одного диспетчера УПР іншому слід здійснювати тільки у разі, якщо вважається, що ПС перебуває в зоні дії систем спостереження органу, що приймає контроль.

2. Передача ідентифікації має бути здійснено одним із таких способів:

1) визначення відображення місцезнаходження ПС автоматизованими засобами за умови, що у такій спосіб зазначається тільки одне місцезнаходження ПС та не виникає сумнівів щодо правильності ідентифікації;

2) за допомогою повідомлення про дискретний код ВОРЛ або адресу ПС.

Використання дискретного коду ВОРЛ передбачає наявність системи менеджменту кодів ВОРЛ, яка має забезпечити присвоєння дискретного коду кожному ПС в конкретній частині повітряного простору, як зазначено у підпункті 7 пункту 3 глави 5 цього розділу.

Адреси ПС подаються у вигляді шести буквено-цифрових символів у шістнадцятковій системі числення;

3) за допомогою повідомлення про те, що ПС, обладнане устаткуванням, яке працює в режимі S, перебуває в зоні дії ВОРЛ, що працює в режимі S;

4) за допомогою повідомлення про те, що ПС, обладнане устаткуванням ADS-B, перебуває в зоні дії сумісного ADS-B;

5) за прямою вказівкою (безпосередньо рукою) на відображення місцезнаходження ПС, якщо два дисплея повітряної обстановки

розміщуються поруч або якщо використовується загальний дисплей повітряної обстановки конференцного типу;

При застосуванні прямої вказівки слід звернути увагу на помилки сприйняття, обумовлені ефектом паралаксу;

б) за допомогою зазначення відображення місцезнаходження ПС шляхом співставлення його з географічним пунктом, навігаційним засобом або використання даних про пеленг та відстань від такого пункту або засобу, точно вказаними на обох дисплеях повітряної обстановки, разом з даними про трек місцезнаходження ПС, що спостерігається, якщо маршрут ПС невідомий обом диспетчерам УПР.

Передача ідентифікації цим способом вимагає особливої пильності, особливо при наявності відображень інших ПС на аналогічних курсах та в безпосередній близькості від ПС, яке перебуває під контролем. Неточності, притаманні радіолокатору, такі, як неточність за пеленгом та відстанню, помилки паралаксу можуть призвести до того, що відображене місцезнаходження ПС відносно відомої точки буде відрізнятися на двох дисплеях повітряної обстановки. У зв'язку з цим відповідним провайдером ОПР можуть визначатися додаткові умови застосування цього способу, такі, як максимальна відстань від загальної точки відліку, що використовується обома диспетчерами УПР, максимальна відстань між відображенням місцезнаходження, яке спостерігається органом, що приймає контроль, та місцезнаходженням, указаним органом, що передає контроль тощо;

7) за допомогою надання вказівки ПС органом, що передає контроль, змінити код ВОРЛ та спостереження за цією зміною органом, що приймає контроль;

8) за допомогою надання вказівки ПС застосувати режим «IDENT» від органу, що передає контроль, та спостереження за цією зміною органом, що приймає контроль.

3. Застосування способів, передбачених підпунктами 7 та 8 пункту 2 цієї глави, вимагає попередньої координації дій між диспетчерами УПР з огляду на короткочасність індикації, яку буде спостерігати диспетчер УПР органу, що приймає контроль.

12. Інформація про місцезнаходження повітряного судна

1. ПС під час ОПР з використанням систем спостереження слід передавати інформацію про його місцезнаходження в таких випадках:

1) після ідентифікації, за винятком випадків, коли ідентифікація ПС встановлюється:

на підставі доповіді ПС про своє місцезнаходження або у межах 2 км (1 NM) від ЗПС після зльоту та якщо місцезнаходження ПС, що спостерігається на дисплеї повітряної обстановки, збігається з часом вильоту ПС;

під час використання функції ідентифікації ADS-B, режимом S або призначених дискретних кодів ВОРЛ та коли індикація місцезнаходження ПС, що спостерігається, узгоджена з поточним планом польоту ПС;

шляхом передачі ідентифікації;

2) на запит ПС;

3) коли розрахункові дані ПС значно відрізняються від розрахункових даних диспетчера УПР, що базуються на інформації, отриманої від систем спостереження;

4) коли ПС надається вказівка перейти на самостійну навігацію після наведення, якщо надані вказівки призвели до відхилення ПС від попередньо заданого маршруту, відповідно до пункту 5 глави 13 цього розділу;

5) безпосередньо перед завершенням обслуговування за системами спостереження ОПР, якщо спостерігається відхилення ПС від заданого маршруту.

2. Інформація про місцезнаходження має бути передана ПС в одній із таких форм:

1) добре відоме географічне місце;

2) магнітний трек та відстань до основної точки, маршрутного навігаційного засобу або навігаційного засобу заходження на посадку;

3) напрямок (за компасом) та відстань від відомої точки;

4) відстань від точки приземлення, якщо ПС перебуває на кінцевому етапі заходження на посадку;

5) відстань та напрямок від осі маршруту ОПР.

3. Інформація про місцезнаходження ПС по можливості слід пов'язувати з точками або маршрутами, які мають відношення до навігації відповідних ПС та які відображені на карті дисплея повітряної обстановки.

4. Отримавши відповідне повідомлення, пілот може не доповідати про місцезнаходження в пунктах обов'язкової доповіді або передавати відповідні повідомлення тільки в пунктах доповіді, визначених відповідним органом ОПП. Якщо ПС не використовує функцію передачі донесень про місцезнаходження у автоматичному режимі (наприклад, ADS-B), пілоти повинні доповідати про місцезнаходження засобами мовного зв'язку або за допомогою CPDLC у таких випадках:

- 1) коли отримана вказівка від органу ОПП;
- 2) коли отримане повідомлення від органу ОПП про припинення ОПП з використанням систем спостереження;
- 3) коли отримане повідомлення від органу ОПП про втрату ідентифікації.

13. Наведення з використанням систем спостереження обслуговування повітряного руху

1. Наведення забезпечується шляхом надання вказівки ПС дотримуватися конкретних курсів, які дають змогу ПС витримувати бажаний трек. Під час наведення ПС диспетчер УПР повинен дотримуватися таких вимог:

1) у всіх випадках, коли це є можливим, наведення має бути здійснено за маршрутами або треками, на яких екіпаж ПС може контролювати своє місцезнаходження, користуючись для цього даними навігаційних засобів, що їм інтерпретуються (це дасть змогу звести до мінімуму обсяг навігаційної допомоги та зменшити наслідки, спричинені відмовою системи спостереження ОПР);

2) у разі наведення ПС з відхиленням від заданого маршруту пілота має бути повідомлено про мету такого наведення з використанням систем спостереження ОПР та вказана межа наведення, коли призначений курс при відмові радіозв'язку може спричинити ризик для безпеки польотів (наприклад до ... (основна точка), для заходження на посадку по... (система), тощо).

Відповідно до додатку 19 «Safety Management» ІКАО ризик для безпеки польотів є комбінація прогнозованої ймовірності та серйозності наслідків або результатів небезпечного фактору.

3) за винятком випадків, коли здійснюється передання контролю або існують домовленості на місцевому рівні, які гарантують забезпечення ешелонування між ПС, що виконують польоти в суміжних районах, наведення ПС не здійснюють на відстані ближче ніж 4,6 км (2,5 NM) або на відстані ближче ніж половина встановленого мінімуму горизонтального ешелонування, якщо допустимий мінімум горизонтального ешелонування перевищує 9,3 км (5 NM), від межі повітряного простору району відповідальності диспетчера УПР, якщо не укладено домовленостей на місцевому рівні, які гарантують забезпечення ешелонування між ПС, що виконують польоти в суміжних районах;

4) ПС, що виконують контрольовані польоти, не мають наводитися до неконтрольованого повітряного простору, за винятком випадків, коли виникає аварійна обстановка, або необхідно обійти район із складними погодними умовами (в цьому випадку пілот повинен бути проінформований) або на це надійшов відповідний запит від екіпажу ПС;

5) якщо ПС повідомляє про ненадійну роботу приладів, що вказують напрямок польоту, перш ніж давати вказівки стосовно маневрування, ПС необхідно передати команду здійснювати всі розвороти з погодженою кутовою швидкістю та виконувати вказівки негайно після їх отримання.

2. Під час наведення ПС, що виконує політ за ППП за спрямленим маршрутом, який передбачає відхилення ПС від маршруту ОПР, диспетчер УПР повинен видавати ПС такі диспетчерські дозволи, щоб завжди зберігався достатній запас висоти над перешкодами до моменту наближення ПС до точки, в якій екіпаж ПС відновить самостійну навігацію. За потреби відповідна мінімальна абсолютна висота наведення має містити поправку на вплив низьких температур.

Слід враховувати, що під час наведення ПС, що виконує політ за ППП, екіпаж ПС може бути не в змозі визначити точне місцезнаходження ПС відносно перешкод в цьому районі та відповідно не знати про абсолютну висоту, що забезпечує необхідний запас висоти прольоту перешкод. Вимогу щодо визначення мінімальних абсолютних висот тактичного наведення на підставі критеріїв встановлення необхідного запасу висоти прольоту перешкод, наведено у пункті 2 глави 16 цього розділу та зазначено у томі I «Flight Procedures» та томі II «Construction of Visual and Instrument Flight Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

Провайдер послуг ОПР повинен забезпечити диспетчерів УПР даними про мінімальні абсолютні висоти з урахуванням температурних поправок.

3. Мінімальні висоти наведення мають бути встановлені достатньо високо, щоб уникнути спрацювання бортових систем попередження про небезпеку зближення із землею.

Спрацювання бортових систем попередження про небезпеку зближення з землею викликає перехід ПС в кабрування та наступне стрімке набирання висоти для прольоту небезпечної місцевості, що може спричинити порушення ешелонування між ПС.

4. Експлуатанти ПС мають надавати до уповноваженого органу з питань цивільної авіації інформацію про інциденти, пов'язані зі спрацюванням бортових систем попередження про небезпеку зближення з землею з наданням інформації про місцезнаходження ПС під час спрацювання системи для можливих змін висоти, маршруту польоту та/або операційних процедур ПС з метою запобігання повторенню таких випадків.

5. Під час припинення наведення диспетчер УПР повинен надати ПС вказівку поновити самостійну навігацію, повідомити його про фактичне місцезнаходження та, за потреби, надати відповідну інформацію як зазначено у підпункті 2 пункту 2 глави 12 цього розділу, якщо в результаті дотримання вказівок диспетчера УПР ПС відхилилося від раніше заданого маршруту.

14. Навігаційна допомога екіпажу повітряного судна

1. Якщо спостерігається, що ідентифіковане ПС, значно відхиляється від заданого маршруту або заданої схеми очікування, екіпаж такого ПС має бути про це проінформований. Диспетчер УПР повинен вжити відповідних

заходів, якщо, за його думкою, таке відхилення ПС може вплинути на ОПР, що надається.

2. Екіпаж ПС, який звертається за сприянням у навігації до диспетчера УПР, що здійснює обслуговування з використання систем спостереження, повинен вказати причину (наприклад: для обходу небезпечних метеорологічних явищ або через ненадійну роботу навігаційного обладнання) та повідомити максимально можливий обсяг інформації щодо обставин, що склалися.

15. Припинення обслуговування з використанням систем спостереження обслуговування повітряного руху

1. ПС, якому було повідомлено про забезпечення ОПР з використанням систем спостереження, потрібно негайно проінформувати у разі перерви або припинення обслуговування з використанням систем спостереження.

Перехід ПС через зони покриття суміжних радіолокаційних засобів, та/або ADS-B, та/або MLAT зазвичай не має спричиняти перерви або припинення ОПР з використанням систем спостереження.

2. У разі якщо контроль за ідентифікованим ПС передається до органу/сектору ОПР, у якому до цього ПС буде застосовано процедурне ешелонування, перед передаванням контролю за ПС диспетчер УПР повинен забезпечити відповідні мінімуми процедурного ешелонування між цим ПС та будь-якими іншими контрольованими ПС.

16. Мінімальні рівні польоту

1. Диспетчер УПР має бути забезпечений повною та постійно оновленою інформацією щодо:

1) встановлених мінімальних абсолютних висот польоту в межах району відповідальності;

2) найнижчого(их) ешелону(ів) польоту (нижнього безпечного ешелону) визначених відповідно до розділів IV та V цих Авіаційних правил;

3) встановлених мінімальних абсолютних висот, що застосовують для процедур тактичного наведення.

2. Мінімальні абсолютні висоти для процедур тактичного наведення з використанням будь-якої системи спостереження ОПР визначаються на підставі критеріїв, що застосовуються під час тактичного радіолокаційного наведення.

Критерії визначення мінімальних абсолютних висот для процедур під час тактичного радіолокаційного наведення наведено в частині III тому II «Construction of Visual and Instrument Flight Procedures» Doc 8168 «Aircraft Operations» ICAO.

17. Інформація про несприятливі метеорологічні умови

1. Інформація про можливість входження ПС до району з несприятливими метеорологічними умовами має бути надана ПС завчасно для підготовки алгоритму його дій, включаючи запит на пошук найкращої траєкторії по обходу району з несприятливими метеорологічними умовами.

Залежно від можливостей систем спостереження ОПР райони з несприятливими метеорологічними умовами можуть не відобразитися на дисплеї повітряної обстановки. Бортовий радіолокатор, як правило, краще виявляє та визначає несприятливі метеорологічні умови, ніж радіолокатори, що використовуються під час ОПР.

2. Під час наведення ПС для того, щоб воно оминуло район з несприятливими метеорологічними умовами, диспетчер УПР повинен переконатися в тому, що ПС зможе повернутися на траєкторію польоту в межах зони покриття системи спостереження ОПР, а якщо це неможливо - інформувати про це ПС.

Необхідно враховувати, що у деяких випадках район з найактивнішими несприятливими метеорологічними умовами може не відобразитися.

3. Не зважаючи на те, що диспетчер УПР не повинен спеціально відслідковувати несприятливі метеорологічні умови, інформацію про місцезнаходження, розмір та рух особливих метеорологічних явищ (тобто сильної зливи або яскраво виражених фронтів), що спостерігаються на дисплеї повітряної обстановки, він має передавати відповідному метеорологічному органу.

18. Використання систем спостереження обслуговування повітряного руху під час диспетчерського обслуговування повітряного руху

1. В цій главі наведені загальні процедури, що використовуються при застосуванні систем спостереження ОПР для районного диспетчерського обслуговування та диспетчерського обслуговування підходу. Додаткові процедури, що застосовуються при забезпеченні диспетчерського обслуговування підходу наведені в главі 20 цього розділу.

2. Диспетчер УПР може використовувати дані систем спостереження ОПР, які відображаються на дисплеї повітряної обстановки, для виконання таких функцій у наданні диспетчерського ОПР:

1) забезпечення необхідного ОПР з використанням систем спостереження для поліпшення використання повітряного простору, скорочення затримок, надання прямих маршрутів та більш оптимальних профілів польотів, а також для підвищення безпеки польотів;

2) забезпечення ПС, що вилітають, наведенням з використанням систем спостереження з метою сприяння ефективності потоку ПС та прискорення набрання висоти до крейсерського рівня польоту;

3) забезпечення наведення ПС з метою вирішення потенційних конфліктних ситуацій;

4) забезпечення ПС, що прибувають, наведенням з метою організації прискорення та ефективності потоку ПС;

5) забезпечення наведення для надання навігаційної допомоги екіпажам ПС (наприклад, політ в напрямку на (від) навігаційний(ого) засіб(обу), політ від району з несприятливими метеорологічними умовами або в його обхід);

6) забезпечення ешелонування та підтримування нормального потоку повітряного руху в разі відмови зв'язку на борту ПС, яке перебуває в межах зони покриття системи спостереження;

7) забезпечення моніторингу траєкторії польоту (відстеження встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації відхилень щодо дотримання траєкторії польоту, швидкості або часу, які вважаються несуттєвими за умови, якщо вони перебувають у межах встановлених допусків).

8) продовження спостереження за повітряним рухом (де це можливо), з метою забезпечення диспетчера УПР, що здійснює процедурний контроль, інформацією про повітряну обстановку у вигляді уточненої інформації про місцезнаходження ПС, які перебувають під контролем, додатковою інформацією щодо іншого руху та інформацією щодо будь-яких суттєвих відхилень ПС від умов, заданих відповідними диспетчерськими дозволами, включаючи дозволені маршрути, а також, у відповідних випадках, відхилень від рівнів польоту.

3. Під час визначення відстані, яку потрібно застосовувати в конкретних обставинах, щоб не допустити порушення мінімуму ешелонування, диспетчер УПР, який використовує системи спостереження, повинен враховувати фактори, що включають курси та швидкості

відповідного ПС, технічні обмеження системи спостереження, завантаженість диспетчера УПР та будь-які ускладнення, спричинені перевантаженістю каналів зв'язку. Інструктивний матеріал з питань визначення відстані для забезпечення мінімуму ешелонування міститься в Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ICAO.

4. Крім випадків, наведених у пунктах 11, 12 цієї глави, пункті 6 глави 19 мінімуми горизонтального ешелонування наведені у пунктах 14-22 цієї глави мають бути застосовані між ідентифікованими ПС коли є впевненість у тому, що ідентифікація буде зберігатися.

5. У тих випадках, коли контроль за ідентифікованим ПС має передаватися до органу/сектору ОПР, у якому до цього ПС буде застосовано процедурне ешелонування, диспетчер УПР, який передає контроль за ПС, повинен встановити процедурне ешелонування до того, як це ПС досягне межі його відповідальності або вийде за межі зони покриття відповідних систем спостереження ОПР.

6. Ешелонування на основі застосування символів місцезнаходження ADS-B, та/або ВОРЛ, та/або MLAT, та/або ПОРЛ, та/або відміток ПОРЛ має бути застосовано таким чином, щоб відстань між центрами символів місцезнаходження та/або відміток ПОРЛ, що вказує на місцезнаходження відповідного ПС, була завжди не менше встановленої мінімальної відстані.

7. Ешелонування на основі використання відміток ПОРЛ та відповідей ВОРЛ має бути застосовано таким чином, щоб відстань між центром відмітки ПОРЛ та центром відповіді ВОРЛ була завжди не менше встановленої мінімальної відстані.

8. Ешелонування на основі використання символів місцезнаходження ADS-B та відповідей ВОРЛ має бути застосовано таким чином, щоб відстань між центром символу місцезнаходження ADS-B та центром відповіді ВОРЛ була завжди не менше встановленої мінімальної відстані.

9. Ешелонування на основі використання відповідей ВОРЛ має бути застосовано таким чином, щоб відстань між центрами відповідей ВОРЛ була завжди не менше встановленої мінімальної відстані.

10. За будь-яких обставин не можна допускати збіг або накладання країв відображень місцезнаходження ПС, крім випадків, коли між ПС забезпечується вертикальне ешелонування, незалежно від типу відображення на дисплеї повітряної обстановки місцезнаходження ПС та мінімуму ешелонування, що застосовується.

11. У разі отримання диспетчером УПР інформації про ще неідентифіковане ним ПС, що виконує контрольований політ та входить або має намір увійти найближчим часом до повітряного простору, у межах якого застосовуються мінімуми ешелонування наведені у пунктах 14-22 цієї глави, диспетчер УПР може продовжувати надавати обслуговування з використанням систем спостереження ідентифікованим ПС за умови, що:

1) неідентифіковане ПС буде ідентифіковано за допомогою ВОРЛ, та/або ADS-B, та/або MLAT, або воно належить до такого типу, який може дати задовільний відбитий сигнал на дисплеї первинного радіолокатора під час польоту в повітряному просторі, де застосовується таке ешелонування;

2) між відмітками ідентифікованих ПС та будь-якими іншими відмітками місцезнаходження ПС від системи спостереження забезпечується ешелонування доти, доки не буде ідентифіковано неідентифіковане ПС або не буде встановлено процедурне ешелонування.

12. Мінімуми горизонтального ешелонування, наведені у пунктах 14-22 цієї глави, можуть бути застосовані між ПС, що злітає, та попереднім ПС, що виконало зліт, або іншими ідентифікованими ПС за умови, що існує впевненість у тому, що ПС, яке злітає, буде ідентифіковане у межах 2 км (1 NM) від торця ЗПС та що до того часу буде встановлено відповідне ешелонування.

13. Мінімуми горизонтального ешелонування, наведені у пунктах 14-22 цієї глави, не застосовуються між ПС, що виконують польоти під час очікування над однією точкою очікування. Зазначені мінімуми горизонтального ешелонування на основі радіолокаційної інформації, та/або ADS-B, та/або MLAT можуть бути застосовані між ПС, що виконують політ у місці очікування, та іншими ПС.

14. У межах СТА, якщо не використовують положення пункту 16 цієї глави, застосовується мінімум горизонтального ешелонування на основі використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT 18,5 км (10 NM).

15. Якщо не використовують положення пунктів 17-22 цієї глави, глави 6 розділу VI відносно незалежних та залежних паралельних заходжень на посадку, застосовується мінімум горизонтального ешелонування на

основі використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT 9,3 км (5 NM).

16. Мінімум горизонтального ешелонування на основі використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT 9,3 км (5 NM) застосовують за таких умов:

1) відповідність технічних характеристик засобів спостереження вимогам тому IV «Surveillance and Collision Avoidance System» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO;

2) відповідність загальним критеріям та вимогам щодо зон покриття, даних спостереження, характеристик індивідуальних сенсорів засобів спостереження та обробки даних, процесу верифікації, наведених у документі Євроконтролю «EUROCONTROL Standard Document for Surveillance Standard in En-Route Airspace and Major Terminal Areas»;

3) проведення відповідним провайдером послуг ОПР оцінки технічних та операційних характеристик засобів спостереження та операційного середовища відповідно до методик, зазначених у томі III «Testing of Surveillance Radar Systems» Doc 8071 «Manual on Testing of Radio Navigation Aids» ICAO або специфікаціях Євроконтролю «EUROCONTROL Specifications for ATM Surveillance System Performance»;

4) прийняття рішення уповноваженим органом з питань цивільної авіації застосовувати у межах визначеного(их) СТА мінімуму горизонтального ешелонування 9,3 км (5 NM) за поданням відповідним

провайдером послуг ОПП такої доказової документації на встановлення мінімуму горизонтального ешелонування 9,3 км (5 NM):

схема зон покриття систем спостереження ОПП в горизонтальній та вертикальній площинах (радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT) у СТА або ТМА відповідної кратності за результатами актів льотних перевірок систем спостереження ОПП та АС КПП;

таблиця відповідності характеристик систем спостереження ОПП (радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT), включаючи відповідні системи обробки та відображення даних спостереження, вимогам документу Євроконтролю «EUROCONTROL Standard Document for Surveillance Standard in En-Route Airspace and Major Terminal Areas».

документи на право експлуатації відповідної системи спостереження ОПП (радіолокаційної системи, та/або ADS-B, та/або MLAT) та АС КПП;

розрахунки пропускнуої спроможності секторів ОПП відповідного(их) СТА;

документ з проведення оцінки безпеки польотів на встановлення мінімуму горизонтального ешелонування у відповідному(их) СТА.

17. У межах ТМА, СТР з високою щільністю повітряного руху може бути застосовано мінімум горизонтального ешелонування на основі використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT 5,6 км (3 NM) за таких умов:

1) відповідність технічних характеристик засобів спостереження вимогам тому IV «Surveillance and Collision Avoidance System» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO;

2) відповідність загальним критеріям та вимогам щодо зон покриття, даних спостереження та їх обробки, характеристик індивідуальних сенсорів засобів спостереження, процесу верифікації, наведених у документі Євроконтролю «EUROCONTROL Standard Document for Surveillance Standard in En-Route Airspace and Major Terminal Areas»;

3) проведення відповідним провайдером послуг ОПР оцінки технічних та операційних характеристик засобів спостереження та операційного середовища відповідно до методик, зазначених у томі III «Testing of Surveillance Radar Systems» Doc 8071 «Manual on Testing of Radio Navigation Aids» ICAO або специфікаціях Євроконтролю «EUROCONTROL Specifications for ATM Surveillance System Performance»

4) прийняття рішення уповноваженим органом з питань цивільної авіації застосовувати у межах визначеного ТМА мінімуму горизонтального ешелонування 5,6 км (3 NM) за поданням відповідним провайдером послуг ОПР доказової документації на встановлення мінімуму горизонтального ешелонування 5,6 км (3 NM), перелік якої наведено у підпункті 3 пункту 16 цієї глави.

5) встановлені процедури стосовно застосування мінімуму ешелонування 5,6 км (3 NM) опубліковані у AIP.

18. Між ПС, що прямують один за одним і перебувають на кінцевому етапі заходження на посадку в межах 18,5 км (10 NM) від торця ЗПС може бути застосовано мінімум горизонтального ешелонування на основі використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT 4,6 км (2,5 NM) за таких умов:

1) за результатами статистичного аналізу та застосування методів на основі теоретичної моделі встановлено, що середній час зайнятості ЗПС ПС, що виконують посадку, не перевищує 50 с;

2) за наявною інформацією показник ефективності гальмування є високим і забруднення її поверхні, наприклад, сльотою, снігом чи льодом не впливає негативно на час зайняття ЗПС;

3) система спостереження ОПР, що має відповідну роздільну здатність за азимутом і дальністю та швидкість оновлення інформації 5 с або менше, використовується разом з відповідними дисплеями повітряної обстановки;

4) диспетчер УПР АДВ має змогу візуально або за допомогою радіолокатора контролю наземного руху (SMR), системи MLAT чи системи управління наземним рухом та контролю за ним (SMGCS) спостерігати за робочою ЗПС та відповідними доріжками для руління;

5) якщо не застосовуються пов'язані з турбулентністю в сліді мінімуми ешелонування на основі відстаней, які вказані в пунктах 20, 21 цієї глави;

6) диспетчер УПР уважно спостерігає за швидкостями заходження на посадку ПС та за потреби коригує їх для забезпечення інтервалу ешелонування на рівні менше встановленого мінімуму;

7) пілоти ПС повністю інформовані про необхідність швидкого звільнення ЗПС в тих випадках, коли на кінцевому етапі заходження на посадку застосовується скорочений мінімум ешелонування;

8) прийняття рішення уповноваженим органом з питань цивільної авіації застосовувати на кінцевому етапі заходження на посадку в межах 18,5 км (10 NM) від торця ЗПС визначеного аеродрому мінімуму горизонтального ешелонування 4,6 км (2,5 NM) за поданням відповідним провайдером послуг ОПР доказової документації на встановлення мінімуму горизонтального ешелонування 4,6 км (2,5 NM) перелік якої наведено у підпункті 3 пункту 16 цієї глави.

9) встановлені процедури стосовно застосування мінімуму ешелонування 4,6 км (2,5 NM) опубліковані у AIP.

19. Мінімуми ешелонування під час використання радіолокаційних систем, та/або ADS-B, та/або MLAT визначаються з урахуванням можливостей конкретної системи спостереження ОПР або сенсора точно визначати місцезнаходження ПС відносно центра символу місцезнаходження, відмітки ПОРЛ або позиції, що генерується ВОРЛ, а також факторів, які можуть негативно впливати на точність інформації, що отримується за допомогою цієї системи спостереження ОПР, а саме: віддаленість ПС від місця розташування радіолокаційної станції та шкали дальності дисплея повітряної обстановки.

20. У разі застосування категорій турбулентності у сліді, наведених у пункті 2 глави 9 розділу II цих Авіаційних правил на етапах заходження на посадку та вильоту до ПС, яким надається ОПР з використанням систем

спостереження з урахуванням умов, наведених у пункті 22 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми горизонтального ешелонування:

- 1) важке ПС за надважким ПС – 9,3 км (5 NM);
- 2) середнє ПС за надважким ПС – 13,0 км (7 NM);
- 3) легке ПС за надважким ПС – 14,9 км (8 NM);
- 4) важке ПС за важким ПС – 7,4 км (4 NM);
- 5) середнє ПС за важким ПС – 9,3 км (5 NM);
- 6) легке ПС за важким ПС – 11,1 км (6 NM);
- 7) легке ПС за середнім ПС – 9,3 км (5,0 NM).

21. У разі застосування груп турбулентності у сліді, наведених у пункті 3 глави 9 розділу II цих Авіаційних правил на етапах заходження на посадку та вильоту до ПС, яким надається ОПР з використанням систем спостереження з урахуванням умов, наведених у пункті 22 цієї глави має бути застосовано такі мінімуми горизонтального ешелонування:

- 1) ПС групи В за ПС групи А – 7,4 км (4 NM);

- 2) ПС групи С за ПС групи А – 9,3 км (5 NM);
- 3) ПС групи D за ПС групи А – 9,3 км (5 NM);
- 4) ПС групи E за ПС групи А – 11,1 км (6 NM);
- 5) ПС групи F за ПС групи А – 11,1 км (6 NM);
- 6) ПС групи G за ПС групи А – 14,9 км (8 NM);
- 7) ПС групи B за ПС групи B – 5,6 км (3 NM);
- 8) ПС групи C за ПС групи B – 7,4 км (4 NM);
- 9) ПС групи D за ПС групи B – 7,4 км (4 NM);
- 10) ПС групи E за ПС групи B – 9,3 км (5 NM);
- 11) ПС групи F за ПС групи B – 9,3 км (5 NM);
- 12) ПС групи G за ПС групи B – 13,0 км (7 NM);
- 13) ПС групи D за ПС групи C – 5,6 км (3 NM);

14) ПС групи Е за ПС групи С – 6,5 км (3,5 NM);

15) ПС групи F за ПС групи С – 6,5 км (3,5 NM);

16) ПС групи G за ПС групи С – 11,1 км (6 NM);

17) ПС групи G за ПС групи D – 7,4 км (4 NM);

18) ПС групи G за ПС групи Е – 7,4 км (4 NM).

22. Зазначені у пунктах 20, 21 мінімуми застосовуються у випадках, коли:

1) ПС виконує політ безпосередньо за іншим ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 м (1 000 ft) нижче (рисунок 68 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил);

2) обидва ПС використовують одну ЗПС або паралельні ЗПС, розташовані на відстані менше ніж 760 м (2 500 ft) одна від одної;

3) ПС перетинає слід іншого ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 м (1000 футів) нижче (рисунок 62 наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).

23. Під час надання ОПП з використанням систем спостереження слід по можливості передавати контроль за ПС так, щоб ОПП з використанням систем спостереження не припинялось.

24. У разі використання ВОРЛ, та/або ADS-B, та/або MLAT і відображенні місцезнаходження на дисплеї повітряної обстановки з відповідними формулярами супроводження, передання контролю за ПС між суміжними секторами ОПП або між сусідніми органами ОПП може здійснюватися без попередньої координації за таких умов:

1) орган, що приймає контроль, отримав оновлену інформацію про план польоту такого ПС, у тому числі призначений дискретний код ВОРЛ та, у разі використання режиму S та ADS-B, ідентифікацію ПС;

2) зона покриття систем спостереження ОПП надає змогу диспетчеру УПП органу, що приймає контроль, спостерігати за рухом ПС, що передається на дисплеї повітряної обстановки до передання контролю за ПС та ідентифікувати таке ПС до виходу його на зв'язок;

3) робочі місця диспетчерів УПП органу, що передає контроль та органу, що приймає контроль, які розміщені не поруч один біля одного, забезпечено засобами постійного двостороннього прямого зв'язку, які дають змогу миттєво встановлювати зв'язок між ними;

4) точка або точки передачі, а також всі інші умови передавання контролю, такі як напрямок польоту, визначені рівні польоту, точки передачі зв'язку, і особливо узгоджені мінімуми ешелонування між ПС,

включаючи таке, що застосовується до наступного ПС, яке спостерігається на дисплеї повітряної обстановки та буде передане на тому ж маршруті, зазначено в робочих інструкціях операційного персоналу органів ОНР або в LoA між двома сусідніми органами ОНР;

5) у робочих інструкціях операційного персоналу органів ОНР або LoA визначено, що процедури передання контролю можуть бути зупинені органом, який приймає контроль, у будь-який час за умови попереднього повідомлення про це органа, що передає контроль;

б) диспетчер УНР органу, що приймає контроль, своєчасно проінформований про останні зміни призначеного рівня, швидкості, вказівок щодо наведення, надані ПС перед переданням контролю, унаслідок чого очікуються зміни у виконанні польоту в точці передання контролю.

25. Узгоджений мінімум ешелонування ПС під час передання контролю за ПС відповідно до підпункту 4 пункту 24 цієї глави та час передачі попередніх повідомлень відповідно до підпункту 5 пункту 24 цієї глави мають бути визначені з урахуванням технічних, експлуатаційних та інших умов. У разі неможливості дотримання узгоджених умов до врегулювання обстановки диспетчери УНР повинні діяти відповідно до положень пункту 26 цієї глави.

26. У разі використання ПОРЛ та коли задіяна система спостереження ОНР іншого типу, але процедуру передання контролю без попередньої координації, передбачену пунктом 24 цієї глави, не застосовують, передання контролю за ПС між суміжними секторами ОНР чи (або) органами ОНР здійснюють з дотриманням таких умов:

1) диспетчеру УПР органу, що приймає контроль, передано ідентифікацію ПС або він встановив її самостійно;

2) робочі місця диспетчерів УПР органу, що передає контроль та органу, що приймає контроль, які розміщені не поруч один біля одного, забезпечено засобами постійного двостороннього прямого зв'язку, які дають змогу миттєво встановлювати зв'язок між ними;

3) ешелонування відносно інших ПС на момент передання контролю за ПС між секторами ОПР або відповідними органами ОПР відповідає встановленим мінімумам;

4) диспетчер УПР органу, що приймає контроль, своєчасно проінформований про останні зміни призначеного рівня, швидкості, вказівок щодо наведення в точці передання контролю.

5) диспетчер УПР органу, що передає контроль, підтримує двосторонній радіозв'язок «повітря – земля» з ПС до того часу, коли диспетчер УПР органу, що приймає контроль, не інформує про забезпечення ОПР цього ПС з використанням систем спостереження. Після отримання такої інформації ПС надають вказівку перейти на відповідну частоту суміжного органу ОПР. З цього моменту ПС перебуває під контролем диспетчера УПР органу, що приймає контроль.

27. Диспетчер УПР в цілях спрощення встановлення впорядкованого потоку ПС та зменшення необхідності у наведенні ПС може надавати вказівки ПС відповідним чином скоригувати швидкість польоту з

урахуванням обмежень льотно-технічних характеристик ПС та процедур керування швидкістю, наведених у главі 6 розділу IV цих Авіаційних правил.

19. Аварійні, небезпечні ситуації та відмови обладнання

1. Якщо ПС опинилося або вважається таким, що опинилося в аварійній ситуації, диспетчер УПР повинен надавати йому допомогу та застосовувати наведені в цьому розділі процедури, які можуть змінюватися залежно від ситуації.

2. За ходом польоту ідентифікованого ПС повинен здійснюватися постійний моніторинг та (якщо практично можливо) відмічатися траєкторія польоту на дисплеї повітряної обстановки, доки ПС не вийде за межі дії систем спостереження ОПР, а інформація про місцезнаходження має надаватися всім органам ОПР, які можуть надавати допомогу ПС. Передання контролю суміжному сектору також здійснюють, коли це доречно з урахуванням обставин, що склалися.

3. Якщо ПС, що опинилося в аварійній ситуації, раніше надавалась вказівка встановити конкретний код прийомовідповідача ВОРЛ та/або аварійний режим ADS-B, пілот продовжує використовувати цей код/режим, за винятком випадків, коли за особливих обставин екіпаж ПС приймає інше рішення або йому надано інші вказівки. Якщо диспетчером УПР не надано будь-яких вказівок щодо встановлення коду або аварійного режиму, пілот повинен встановити код 7700 режиму А та/або відповідний аварійний режим ADS-B.

4. У всіх випадках, коли на дисплеї повітряної обстановки спостерігається аварійний режим ADS-B, що сповіщає про виникнення аварійної ситуації, та відсутні інші ознаки такої ситуації, диспетчер УПР повинен діяти таким чином:

1) здійснити спробу встановити зв'язок з ПС, щоб перевірити характер аварійної ситуації;

2) за відсутності відповіді екіпажу ПС диспетчер УПР повинен впевнитися, що ПС може приймати повідомлення органу ОПР шляхом надання вказівок щодо виконання маневру, який можна спостерігати на дисплеї повітряної обстановки.

Деякі ПС, обладнані устаткуванням ADS-B першого покоління спроможні передавати тільки загальне аварійне попередження незалежно від коду, вибраного пілотом.

Деякі ПС, обладнані устаткуванням ADS-B першого покоління не спроможні передавати сигнал «IDENT» при застосуванні аварійного режиму або режиму терміновості.

5. У випадку небезпеки зіткнення, якщо спостерігається, що траєкторія прямування ідентифікованого ПС, що виконує контрольований політ, веде до виникнення конфліктної ситуації між цим ПС та невідомим ПС, що може створити небезпеку зіткнення, ПС, яке виконує контрольований політ, якщо практично можливо:

1) має бути проінформовано про рух невідомого ПС та на запит екіпажу ПС, що виконує контрольований політ, або за рішенням диспетчера

УПР, коли цього вимагає ситуація, мають бути запропоновані дії для уникнення зіткнення;

2) має бути проінформовано про закінчення конфліктної ситуації.

6. У випадку небезпеки зіткнення, якщо спостерігається, що траєкторія прямування ідентифікованого ПС, що виконує політ за ППП за межами контрольованого повітряного простору веде до виникнення конфліктної ситуації з іншим ПС, екіпаж ідентифікованого ПС:

1) має бути проінформований про необхідність виконання дій щодо уникнення зіткнення та на запит екіпажу ПС або за рішенням диспетчера УПР, коли цього вимагає ситуація, мають бути запропоновані дії для уникнення зіткнення;

2) має бути проінформовано про закінчення конфліктної ситуації..

7. Інформація про ПС, що прямують траєкторією, яка веде до виникнення конфліктної ситуації, має бути передана в усіх випадках, коли це можливо, у такому порядку:

1) пеленг на ПС, що створює конфліктну ситуацію, за умовним годинниковим циферблатом;

2) відстань у кілометрах (морських милях) від ПС, що створює конфліктну ситуацію;

3) напрямом, яким, як вважається, рухається ПС, що створює конфліктну ситуацію;

4) рівень польоту та тип ПС або, якщо це невідомо, відносна швидкість ПС, що створює конфліктну ситуацію, наприклад повільно або швидко.

8. Інформація про рівень польоту, отримана на підставі даних про барометричну висоту, навіть якщо вона не перевірена, слід використовувати під час надання інформації про небезпеку зіткнення, оскільки така інформація, особливо якщо вона надійшла від ПС, про яке інших даних немає (наприклад, від ПС, що виконує політ за ПВП), полегшить встановлення розташування небезпеки зіткнення.

Якщо інформація про рівень польоту, отримана на підставі даних про барометричну висоту перевірена, вона має бути передана ПС в зрозумілій та однозначній формі.

Якщо інформація про рівень польоту не перевірена, вона вважається ненадійною, про що треба інформувати пілота.

9. У випадку втрати двостороннього зв'язку «повітря – земля» з ПС через відмову бортового радіопередавача диспетчер УПР, який надає ОПР з використанням систем спостереження, визначає, чи працює встановлений на борту цього ПС радіоприймач, шляхом передавання ПС на робочій частоті сектору ОПР або органу ОПР вказівки щодо підтвердження виконання маневру та спостереження за треком ПС або надає ПС вказівки задіяти режим «IDENT» чи змінити код прийомовідповідача ВОРЛ та/або режим передачі ADS-B.

ПС, обладнане бортовим прийомовідповідачем ВОРЛ, у якого сталася відмова радіозв'язку, використовує код 7600 режиму А.

ПС, обладнане устаткуванням ADS-B, у якого сталася відмова радіозв'язку, може передавати відповідні донесення ADS-B в аварійному та/або терміновому режимі.

10. Якщо виконання дій, зазначених у пункті 9 цієї глави, не дало бажаного результату, диспетчер УПР повторює їх на будь-якому іншому каналі, який, як передбачається, може прослуховувати ПС.

11. В обох випадках, зазначених у пунктах 9 та 10 цієї глави, надають такі вказівки з маневрування, щоб ПС зберігало після виконання отриманих вказівок свій трек, наданий йому поточним дозволом.

12. Якщо в результаті виконання дій, зазначених у пункті 9 цієї глави, встановлено, що радіоприймач на борту ПС функціонує, подальший контроль за ПС здійснюють, використовуючи для підтвердження прийняття дозволів зміни коду ВОРЛ/режиму передачі ADS-B або передачу в режимі «IDENT».

13. У випадку повної відмови бортового обладнання зв'язку ПС, що виконує або планує виконувати контрольований політ у районі та на ешелоні, де забезпечується ешелонування з використанням систем спостереження ОПР, наведені у пунктах 15 – 22 глави 18 цього розділу, застосування такого ешелонування можна продовжувати. Однак якщо ПС, на якому сталася відмова бортового обладнання зв'язку, не було ідентифіковано, застосовується ешелонування, зазначене у підпункті 2 пункту 11 глави 18 цього розділу між ПС, які перебувають під контролем,

всіма неідентифікованими ПС, що спостерігаються на ймовірному маршруті польоту ПС з відмовою бортового обладнання зв'язку ПС, доки не стане відомо або з повною достовірністю можна буде передбачити, що ПС з такою відмовою залишило відповідний повітряний простір, здійснило посадку або обійшло відповідний повітряний простір.

14. Коли відмова відповідача ВОРЛ сталася після вильоту ПС, яке виконує або очікується, що таке ПС буде виконувати політ у повітряному просторі, де наявність справного відповідача ВОРЛ з конкретними можливостями є обов'язковою, органам ОНР, з урахуванням вимог глави 26 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху», потрібно вжити заходів щодо забезпечення продовження його польоту до аеродрому першої запланованої посадки. Однак, у відповідній повітряній обстановці в ТМА або на маршруті продовження польоту може стати неможливим, особливо коли відмова сталася одразу після злету. У такому випадку ПС може бути запропоновано повернутися на аеродром вильоту або здійснити посадку на найближчому придатному для експлуатанта та органів ОНР аеродромі.

15. Якщо відмову бортового прийомовідповідача ВОРЛ виявлено до вильоту ПС на аеродромі, де неможливо виконати ремонт, такому ПС, з урахуванням вимог глави 26 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху», має бути дозволено прямувати найкоротшим маршрутом до найближчого придатного аеродрому, де проведення такого ремонту можливе. При наданні дозволу такому ПС орган ОНР має взяти до уваги фактичну та очікувану повітряну обстановку та може змінити час вильоту, ешелон або маршрут запланованого польоту. Відповідні регулювання можуть бути необхідними і під час такого польоту.

16. У разі повної відмови систем спостереження ОПР за умови збереження двостороннього зв'язку «повітря – земля» диспетчер УПР визначає місцезнаходження всіх ідентифікованих ПС, виконує дії, передбачені робочою інструкцією щодо встановлення процедурного ешелонування між ПС, та, якщо необхідно, обмежує входження ПС до свого району відповідальності

В екстрених випадках дозволяється тимчасове використання ешелонів польотів з інтервалами, значення яких дорівнюють половині встановленого мінімуму вертикального ешелонування, якщо негайне забезпечення стандартного ешелонування без використання засобів спостереження ОПР неможливе.

17. З метою зменшення наслідків погіршення характеристик джерела інформації даних про місцезнаходження ПС (наприклад у випадку відмови автономного контролю цілісності даних GNSS приймача RAIM) відповідний провайдер послуг ОПР встановлює порядок дій, які слід дотримуватися відповідним органам ОПР у випадку погіршення якості даних, що використовуються системами спостереження ОПР.

18. У випадку повної відмови наземного радіотехнічного обладнання, що використовується для диспетчерського обслуговування, диспетчеру УПР, за винятком коли існує можливість продовжувати забезпечення обслуговування з використанням систем спостереження ОПР за допомогою засобів інших наявних каналів зв'язку, потрібно виконати такі дії:

1) негайно інформувати про відмову всі суміжні сектори ОПР та органи ОПР;

2) сповіщати суміжні органи/сектори ОПР про фактичну повітряну обстановку;

3) запросити суміжні органи/сектори ОПР надати допомогу в забезпеченні ешелонування ПС, які можуть установити зв'язок з цими органами або секторами;

4) дати вказівку всім органам/секторам ОПР тримати всі ПС, що виконують контрольовані польоти, за межами району відповідальності органу/сектору ОПР в якому сталася повна відмова радіотехнічного обладнання зв'язку, або направляти їх в обхід цього району, до моменту відновлення нормального ОПР.

Для зменшення наслідків повної відмови наземного радіотехнічного обладнання зв'язку відповідним провайдером послуг ОПР встановлюється процедури, яких слід дотримуватися у випадку такої відмови. Цей порядок має передбачати передання контролю за ПС суміжному органу/сектору ОПР, що якнайшвидше забезпечить мінімальний рівень обслуговування після відмови наземного радіобладнання зв'язку до відновлення його роботи.

20. Використання систем спостереження обслуговування повітряного руху під час диспетчерського обслуговування підходу

1. Системи спостереження ОПР, які застосовуються під час диспетчерського обслуговування підходу, мають відповідати функціям та рівню обслуговування, що надається.

2. Системи спостереження ОПР, які застосовуються для моніторингу паралельних заходжень на посадку за ILS, мають відповідати вимогам до таких польотів наведених у главі 7 розділу 6 цих Авіаційних правил.

3. Відмітки цілі, що відображаються на дисплеї повітряної обстановки, використовують для виконання під час диспетчерського обслуговування підходу таких додаткових функцій:

1) забезпечення наведення з використанням систем спостереження ОПР ПС, що прибувають, для їх виходу на засоби кінцевого етапу заходження на посадку, показники яких інтерпретуються пілотом;

2) забезпечення моніторингу за траєкторією польоту під час виконання паралельних заходжень на посадку з використанням систем ILS і передача ПС вказівок про виконання відповідних дій у випадку можливого або фактичного входження до проміжної захисної NTZ;

3) забезпечення наведення з використанням систем спостереження ОПР ПС, що прибувають, до точки, від якої може бути виконано візуальне заходження на посадку;

4) забезпечення наведення з використанням систем спостереження ОПР ПС, що прибувають, до точки, від якої може бути виконано заходження з використанням PAR або оглядового радіолокатора;

5) забезпечення моніторингу за траєкторією польоту інших ПС, які виконують заходження на посадку з використанням засобів, показники яких інтерпретуються пілотом;

6) забезпечення виконання відповідно до встановлених процедур заходження ПС на посадку з використанням оглядового радіолокатора або PAR;

7) забезпечення ешелонування між ПС, що вилітають одне за одним, між ПС, що прибувають одне за одним, між ПС, що вилітає та ПС, що прибуває за ним.

4. Якщо передбачається виконання заходження на посадку з використанням систем спостереження ОПР, провайдер послуг ОПР повинен встановити процедури забезпечення диспетчера УПР АДВ відповідного органу ОПР інформацією про черговість прибуття ПС, а також про будь-які вказівки та обмеження, передані ПС для забезпечення дотримання ешелонування після передання контролю за ПС диспетчеру УПР АДВ.

5. Диспетчер УПР повинен інформувати ПС до/або на початку наведення для заходження на посадку про тип заходження на посадку, а також про робочу ЗПС.

6. Диспетчер УПР повинен повідомити ПС, яке забезпечують наведенням для заходження на посадку за приладами, про його місцезнаходження щонайменше один раз до початку польоту на кінцевому етапі заходження на посадку.

7. Під час передачі інформації про відстань диспетчер УПР повинен вказувати точку або навігаційний засіб, відносно якого надається зазначена інформація.

8. Сегменти початкового та проміжного заходження на посадку які пілот виконує під керівництвом диспетчера УПР включають частини заходження на посадку з моменту початку наведення з метою виведення ПС на етап кінцевого заходження на посадку до моменту фактичного виходу ПС на траєкторію кінцевого заходження на посадку та виконання однієї із таких умов:

1) знаходження ПС на траєкторії кінцевого заходження на посадку, визначеного засобом, покази якого інтерпретуються пілотом;

2) пілот повідомляє, що може виконати візуальне заходження на посадку;

3) пілот готовий почати заходження за допомогою оглядового радіолокатора;

4) контроль за ПС передано диспетчеру УПР для заходження за допомогою PAR.

9. ПС, яке наводять для виходу на кінцевий етап заходження на посадку, слід надавати курс або вказати послідовність зміни курсу, розраховані для виведення ПС на трек кінцевого заходження на посадку. Останнє наведення має надати змогу ПС вийти на трек кінцевого

заходження на посадку до входження у встановлену або номінальну глисадку та має забезпечити вихід на трек кінцевого етапу заходження на посадку під кутом 45° або менше.

Вимоги щодо наведення та виконання горизонтального польоту під час незалежних паралельних заходжень на посадку наведено у пункті 9 глави 6 розділу 6 цих Авіаційних правил.

10. Якщо ПС наводиться з перетинанням треку кінцевого заходження на посадку, диспетчер УПР повинен інформувати про це ПС та вказати йому причину такого наведення.

11. Вимоги щодо наведення з метою виходу на етапі кінцевого заходження на посадку за допомогою засобу, покази якого інтерпретуються пілотом, наведено у пунктах 12-16 цієї глави. Вимоги щодо наведення ПС для виконання візуального заходження на посадку наведено у пунктах 17-18 цієї глави. Загальні вимоги щодо забезпечення виконання заходження на посадку за допомогою радіолокатора наведено у пунктах 19-27 цієї глави, вимоги щодо забезпечення виконання заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора наведено у пунктах 28-32 цієї глави, вимоги щодо забезпечення виконання заходження на посадку за допомогою посадкового радіолокатора наведено у пунктах 33-44 цієї глави.

12. ПС, що наводиться для виходу на засіб забезпечення кінцевого заходження на посадку, показники якого інтерпретуються пілотом, потрібно надати вказівку доповісти про вихід на трек кінцевого заходження на посадку. Дозвіл на заходження на посадку ПС слід видавати до того, як екіпаж ПС доповів про вихід на траєкторію кінцевого заходження на

посадку, за винятком випадків, коли обставини не дають змоги видати такий дозвіл своєчасно. Наведення зазвичай слід припинити, коли ПС залишає останній дозволений курс для виходу на трек кінцевого заходження на посадку.

13. Коли пілоту ПС надано дозвіл на заходження на посадку, він повинен підтримувати останній призначений рівень, доки не увійде у встановлену або номінальну глісаду. Якщо орган ОПР вимагає, щоб ПС входило у глісаду на рівні, відмінному від опублікованого на карті заходження на посадку за приладами диспетчер УПР повинен надати вказівку пілоту підтримувати певний рівень польоту, поки ПС не увійде у глісаду.

14. Диспетчер УПР повинен забезпечувати ешелонування ПС, визначене у пунктах 14 – 22 глави 18 цього розділу, які прямують одне за одним на тому самому кінцевому етапі заходження на посадку, за винятком випадків, коли забезпечення ешелонування ПС може бути передано диспетчеру УПР АДВ, у відповідності до процедур визначених провайдером послуг ОПР для відповідного органу ОПР, за умови, що інформація від систем спостереження ОПР доступна диспетчеру УПР АДВ.

15. Передання контролю диспетчеру УПР АДВ за ПС, які прямують одне за одним на тому самому кінцевому заходженні на посадку має здійснюватися згідно з процедурами визначеними провайдером послуг ОПР для відповідного органу ОПР.

16. Передачу ПС на радіозв'язок до диспетчера УПР АДВ слід здійснювати в такому місці або в такий час, щоб ПС можна було своєчасно видати дозвіл на посадку або надати інші вказівки.

17. Диспетчер УПР може розпочати наведення ПС для виконання візуального заходження на посадку, коли за повідомленою інформацією нижня межа хмар знаходиться вище мінімальної абсолютної висоти наведення (MRVA) та метеорологічні умови такі, що можна з упевненістю вважати, що візуальне заходження на посадку і посадка можуть бути виконані.

18. Дозвіл на виконання візуального заходження на посадку надається тільки після того, як пілот повідомить, що він бачить аеродром або ПС, яке прямує попереду. Після цього наведення, як правило, припиняється.

Процедури забезпечення візуального заходження на посадку наведені у пунктах 17-22 глави 4 розділу VI цих Авіаційних правил.

19. Упродовж періоду часу, коли диспетчер УПР забезпечує заходження на посадку ПС за допомогою оглядового радіолокатора або PAR, він або вона звільняється від будь-яких обов'язків, які не пов'язані безпосередньо з таким заходженням на посадку.

20. Диспетчери УПР, які забезпечують заходження на посадку ПС за допомогою радіолокатора, повинні мати інформацію про абсолютну/відносну висоту прольоту перешкод, які установлені для кожного типу заходжень на посадку.

21. До початку заходження на посадку за допомогою радіолокатора ПС має отримати інформацію про:

1) робочу ЗПС;

2) відповідну абсолютну/відносну висоту польоту перешкод;

3) кут нахилу номінальної глісади (на запит ПС), вертикальну швидкість зниження, якої потрібно дотримуватись. Розрахунок приблизної вертикальної швидкості зниження наведено у Doc 9426 «Air Traffic Services Planning Manual» ICAO;

4) правила, яких потрібно дотримуватись у випадку відмови радіозв'язку, якщо ці правила не опубліковані в AIP.

22. Диспетчеру УПР слід негайно інформувати ПС, якщо за будь-яких причин продовження виконання заходження на посадку за допомогою радіолокатора є неможливим. У такому випадку, якщо це можливо, заходження на посадку слід продовжувати з використанням нерадіолокаційних засобів або, якщо екіпаж ПС повідомляє, що заходження на посадку може бути завершено. В інших випадках диспетчеру УПР слід надати альтернативний дозвіл.

23. Під час виконання польоту на кінцевому етапі заходження на посадку за допомогою радіолокатора необхідно нагадати ПС про перевірку випускання шасі.

24. Диспетчер УПР, який надає диспетчерське обслуговування підходу, повинен повідомляти диспетчера УПР АДВ або у відповідних випадках диспетчера УПР, який здійснює процедурний контроль, коли ПС, яке виконує заходження на посадку за допомогою радіолокатора, досягне відстані близько 15 км (8 NM) від точки приземлення. Якщо до цього часу не отримано дозволу на посадку для зазначеного ПС, то під час перебування на відстані приблизно 8 км (4 NM) від точки приземлення слід зробити наступне повідомлення і запитати про дозвіл на посадку.

25. Дозвіл на посадку або будь-який альтернативний дозвіл, отриманий від диспетчера УПР АДВ або, у відповідних випадках, від диспетчера УПР, який здійснює процедурний контроль, має бути переданий ПС до того, як відстань між ним і точкою приземлення становитиме 4 км (2 NM).

26. Під час виконання заходження на посадку за допомогою радіолокатора слід:

1) надати ПС вказівку виконати процедуру невдалого заходження на посадку за однією з таких обставин:

якщо стає очевидним, що положення, яке займає ПС на кінцевому етапі заходження на посадку, є небезпечним;

у випадку виникнення конфліктної ситуації між ПС;

якщо від диспетчера УПР, який здійснює процедурний контроль, не отримано дозволу на посадку до того часу, коли ПС наблизилося до точки приземлення на відстань 4 км (2 NM) або на будь-яку іншу відстань, яка погоджена з диспетчером УПР АДВ;

за вказівкою диспетчера УПР АДВ;

2) надати ПС вказівку щодо необхідності виконання процедури невдалого заходження на посадку за однією з таких обставин:

коли вважається, що з місця, якого досягло ПС, неможливо успішно завершити заходження на посадку;

ПС не спостерігається на дисплеї повітряної обстановки в межах останніх 4 км (2 NM) заходження на посадку;

на будь-якій частині кінцевого етапу заходження на посадку виникає сумнів щодо місцезнаходження або ідентифікації ПС.

У всіх зазначених вище випадках слід повідомляти про причини будь-якої вказівки або інформування.

27. Вказівки диспетчера УПР, що забезпечує заходження на посадку за допомогою радіолокатора, щодо виходу ПС на друге коло мають відповідати встановленій процедурі в разі невдалого заходження на посадку і містити дані про висоту, яку слід набирати ПС, та курс, який дасть змогу ПС залишатися в зоні виходу на друге коло протягом усього польоту за процедурою невдалого заходження на посадку.

28. За наявності PAR заходження на посадку з використанням тільки оглядового радіолокатора на кінцевому сегменті заходження на посадку не виконується, якщо немає обґрунтованої впевненості у тому, що метеорологічні умови дозволяють успішно виконати заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора.

29. Заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора виконується за наявності відповідного обладнання і дисплею повітряної обстановки спеціально відмаркованого для забезпечення інформацією щодо місцезнаходження відносно подовженої осьової лінії ЗПС та відстані від

точки приземлення, та яке схвалене відповідним чином уповноваженим органом з питань цивільної авіації щодо використання його для заходження на посадку.

30. Під час забезпечення заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора диспетчер УПР повинен виконувати такі дії:

1) не пізніше початку польоту на кінцевому етапі заходження на посадку повідомляти ПС про точку, в якій буде припинено заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора;

2) інформувати ПС про наближення до точки, в якій, за розрахунками, починається зниження, а безпосередньо з досягненням цієї точки повідомляти ПС ОСА/ОСН і надати вказівки починати зниження та перевіряти мінімум;

3) надавати вказівки щодо азимута відповідно до методики точного заходження на посадку, викладеної в пунктах 36-37 цієї глави;

4) передавати через кожні 2 км (1 NM), за винятком випадків, передбачених у пункті 31 цієї глави, інформацію про відстань від точки приземлення;

5) передавати через кожні 2 км (1 NM) одночасно з інформацією про відстань від точки приземлення заздалегідь розраховані дані про рівні, які ПС має проходити, коли дотримується глісади;

б) припинити заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора, залежно від того, що настане раніше:

на відстані, що дорівнює 4 км (2 NM) від точки приземлення, за винятком випадків, передбачених у пункті 31 цієї глави; або

до того, як ПС увійде до зони постійних радіолокаційних перешкод; або

коли ПС повідомляє, що він спроможний виконати візуальне заходження на посадку.

31. Коли за висновком провайдера послуг ОПР точність радіолокаційного обладнання дозволяє це зробити, заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора продовжується до порога ЗПС або до встановленої точки, що перебуває на відстані менше 4 км (2 NM) від точки приземлення. У такому разі:

1) інформація про відстань та рівень надається через кожний кілометр;

2) передача інформації не має перериватися більше ніж на 5 с, коли ПС перебуває в межах 8 км (4 NM) від точки приземлення;

3) диспетчер УПР звільняється від будь-яких інших обов'язків крім тих, які безпосередньо пов'язані із забезпеченням конкретного заходження на посадку.

32. Рівні, які проходить ПС для дотримання встановленої глісади, та відповідні дані про відстань від точки приземлення розраховують

заздалегідь і відображають таким чином, щоб диспетчер УПР мав можливість скористатися ними у будь-який час.

Порядок попереднього обчислення рівнів наведено у Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ICAO.

33. Протягом періоду часу, коли диспетчер УПР забезпечує точне заходження на посадку ПС, він звільняється від будь-яких обов'язків, які не пов'язані безпосередньо з цим конкретним заходженням.

34. Контроль за ПС, які забезпечуються обслуговуванням під час виконання заходження на посадку за допомогою радіолокатора точного заходження на посадку, передають диспетчеру УПР, який відповідає за точне заходження на посадку, коли ПС перебуває на відстані не менше 2 км (1 NM) від точки входження в глісаду.

35. Диспетчер УПР, який відповідає за точне заходження на посадку, під час приймання контролю за ПС повинен провести перевірку радіозв'язку на частоті, що використовується під час точного заходження на посадку, та повідомити ПС про те, що підтверджувати подальші передачі не потрібно. Після цього передача інформації не має перериватися більше ніж на 5 с, доки ПС перебуває на кінцевому етапі заходження на посадку.

36. Через певні проміжки часу ПС необхідно інформувати про його місцезнаходження щодо продовження осьової лінії ЗПС. За потреби надаються поправки до курсу, щоб повернути ПС на продовження осьової лінії ЗПС.

37. У разі відхилень за азимутом пілот не повинен здійснювати корегування без спеціальної на те вказівки.

38. Диспетчер УПР повинен інформувати ПС про наближення до точки входження в глісаду та безпосередньо перед входженням у глісаду надати вказівку розпочати зниження та перевірити дотримання застосовуваної DA/DH. Після цього, через певні проміжки часу, ПС необхідно інформувати про його місцезнаходження відносно глісади.

За відсутності потреби у поправках ПС через певні проміжки часу має бути поінформовано про те, що ПС перебуває на глісаді. Інформацію про відхилення від глісади передають на борт ПС разом із вказівкою про регулювання швидкості зниження, якщо виявляється, що дії, виконані екіпажем ПС для виправлення відхилення, є недостатніми. ПС має бути проінформовано в момент початку повернення на глісаду та безпосередньо перед заняттям ним глісади.

39. У разі відхилення від глісади пілоту слід здійснювати коригувальні дії на підставі наданої диспетчером УПР інформації навіть у тому випадку, коли конкретних указівок про це не надходило.

40. Перш ніж ПС досягне точки, відстань від якої до точки приземлення становить 4 км (2 NM) або більше, коли це потрібно для більш швидких ПС, допускаються певні відхилення від глісади і при цьому може не зазначатися конкретна кількість метрів вище або нижче глісади, якщо це не потрібно для того, щоб особливо підкреслити ступінь відхилення від глісади. Після цього про будь-які відхилення ПС від глісади необхідно передавати переважно із зазначенням конкретної відстані (в метрах або в футах) вище чи нижче глісади. Використання емоційних виразів (з

наголосом на відповідне слово) під час передавання інформації, як правило, є достатнім для того, щоб за потреби прискорити виконання дій пілотом (наприклад, «ВСЕ ЩЕ НИЖЧЕ 20 МЕТРІВ» (STILL 20 METERS TOO LOW)).

41. Якщо під час заходження на посадку за допомогою PAR відмовляє елемент вертикального наведення, диспетчер УПР негайно повідомляє про це ПС. За можливості диспетчер УПР переходить до забезпечення заходження на посадку за допомогою оглядового радіолокатора та надає ПС нову інформацію про ОСА/ОСН. У протилежному випадку слід надати вказівку про виконання процедури в разі невдалого заходження на посадку.

42. Інформацію про відстань від точки приземлення слід передавати через кожні 2 км (1 NM) до моменту, коли ПС досягне на відстані 8 км (4 NM) від точки приземлення. Після цього інформацію про відстань слід передавати через коротші проміжки часу, однак насамперед надають інформацію про азимут та перевищення, а також інформація щодо коригування траєкторії.

43. Заходження на посадку за допомогою PAR припиняється, коли ПС наближається до точки, в якій глісада досягає ОСА/ОСН. Не зважаючи на це диспетчер УПР продовжує надавати інформацію до досягнення ПС до порога ЗПС, або відстані, визначеної провайдером послуг ОПР з урахуванням можливостей радіолокаційного обладнання. Моніторинг заходження на посадку може продовжуватися до приземлення, і інформація може продовжувати надаватися, якщо це необхідно, на думку диспетчера УПР. У цьому випадку ПС має бути проінформоване, коли воно пройде поріг ЗПС.

44. У разі якщо інформація за елементом перевищення свідчить, що ПС, ймовірно, починає виконувати процедуру невдалого заходження на посадку, диспетчер УПР повинен виконати такі дії:

1) за наявності достатнього часу для отримання відповіді від пілота (наприклад, коли ПС перебуває на відстані більше ніж 4 км (2 NM) від точки приземлення) – передати ПС його висоту над глісадою і запитати пілота про те, чи має він намір виконати процедуру невдалого заходження на посадку. Якщо це підтверджено пілотом, диспетчер УПР повинен надати вказівку щодо виконання процедури невдалого заходження на посадку, як зазначено в пункті 26 цієї глави;

2) за відсутності достатнього часу для отримання відповіді від пілота (наприклад, коли ПС перебуває на відстані 4 км (2 NM) або менше від точки приземлення) - слід продовжувати точне заходження на посадку, вказуючи при цьому відхилення ПС від глісади, і припинити точне заходження на посадку в установленій для цього точці. Якщо інформація за елементом перевищення свідчить про те, що ПС виконує процедуру невдалого заходження на посадку, до досягнення звичайної точки припинення точного заходження на посадку або після її прольоту, диспетчер УПР повинен передати вказівки про виконання процедури невдалого заходження на посадку.

21. Використання систем спостереження обслуговування повітряного руху для аеродромного диспетчерського обслуговування

1. Системи спостереження ОПР, при визначенні умов їх використання провайдером послуг ОПР для відповідного органу ОПР,

можуть використовуватися під час забезпечення аеродромного диспетчерського обслуговування для виконання таких функцій:

1) моніторингу траєкторії польоту ПС на кінцевому етапі заходження на посадку;

2) моніторингу траєкторій польоту інших ПС, які виконують політ в зоні СТР;

3) встановлення ешелонування між ПС, що вилітають одне за одним, як передбачено у пунктах 14-22 глави 18 цього розділу;

4) надання навігаційної допомоги ПС, що виконують політ за ПВП.

2. Наведення з використанням систем спостереження ОПР ПС, які виконують спеціальні польоти за ПВП не здійснюють, за винятком особливих обставин, таких як аварійна ситуація.

3. Під час наведення з використанням систем спостереження ОПР ПС, які виконують політ за ПВП, потрібно виявляти обережність, щоб відповідні ПС випадково не опинилися в приладових метеорологічних умовах.

4. Умови та процедури використання систем спостереження ОПР під час надання аеродромного диспетчерського обслуговування, визначені провайдером послуг ОПР, мають гарантувати, що наявні системи

спостереження ОПР не перешкоджають візуальному спостереженню за аеродромним рухом, оскільки контроль за аеродромним рухом, в основному, базується на візуальному спостереженні диспетчером УПР в зоні маневрування та навколо аеродрому.

22. Використання систем спостереження для контролю за наземним рухом

1. Застосування SMR залежить від експлуатаційних умов та умов конкретного аеродрому (видимості, інтенсивності повітряного руху та складності робочих площ аеродрому, обмеження візуального спостереження ПС в зоні маневрування, категорії систем заходження на посадку).

2. Системи SMR мають забезпечувати чітке та однозначне виявлення та відображення руху всіх ПС і транспортних засобів на площі маневрування.

3. Місцезнаходження ПС і транспортних засобів може відображатися в символічній або несимволічній формі. Там де існує можливість відображення формулярів супроводження слід передбачати можливість ручного або автоматичного увімкнення ідентифікації ПС і транспортних засобів.

4. SMR використовують як додатковий засіб до візуального спостереження за рухом на площі маневрування та для забезпечення

спостереження за рухом на тих ділянках площі маневрування, за якими неможливо спостерігати візуально.

5. Інформація, яка відображається на дисплеї SMR, може використовуватися для допомоги під час:

1) моніторингу за ПС та транспортними засобами на площі маневрування в частині виконання ними дозволів і вказівок;

2) визначення незайнятості ЗПС перед посадкою або зльотом;

3) одержання інформації про основний місцевий рух на площі маневрування або поблизу неї;

4) визначення місцезнаходження ПС і транспортних засобів на площі маневрування;

5) передачі ПС інформації про напрям руління на запит пілота або якщо диспетчер УПР вважає за необхідне. Таку інформацію не слід передавати у формі спеціальних вказівок про напрямок руху, окрім особливих обставин, наприклад у разі аварійної обстановки;

6) надання допомоги та рекомендацій пожежно-рятувальним транспортним засобам.

6. У разі використання систем спостереження ОПР для контролю наземного руху ідентифікація ПС може здійснюватися одним або декількома з таких способів:

1) шляхом встановлення взаємозв'язку між конкретним відображенням місцезнаходження ПС із місцезнаходженням ПС, яке візуально спостерігається диспетчером УПР або місцезнаходженням ПС, яке повідомляється пілотом або місцезнаходженням ПС, що ідентифіковане на дисплеї повітряної обстановки;

2) шляхом передачі ідентифікації;

3) шляхом процедури автоматичної ідентифікації,

7. Вимоги до управління наземним рухом та систем контролю за ним (SMGCS) викладені у главі 9 тому I «Aerodrome Design and Operations» додатка 14 «Aerodromes» ICAO.

Інструктивний матеріал щодо застосування SMR та інших розширених функцій, наведені у Doc 9476 «Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems» ICAO та Doc 9830 «Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual» ICAO.

23. Використання систем спостереження під час польотно-інформаційного обслуговування

1. Інформація, яка відображається на дисплеї повітряної обстановки, може бути використана для надання ідентифікованим ПС:

1) інформації про всі ПС, які спостерігаються та прямують траєкторією, що веде до виникнення конфліктної ситуації з ідентифікованими ПС, та для надання пропозицій або рекомендацій щодо дій із запобігання зіткненням ПС;

2) інформації про особливі явища погоди і, за наявності практичної можливості, надання рекомендацій ПС щодо найкращих варіантів обходу будь-яких таких районів з несприятливими погодними умовами;

3) інформації, яка може допомогти пілоту щодо навігації ПС.

2. Застосування систем спостереження ОПР під час надання польотно-інформаційного обслуговування не звільняє КПС від жодного з його обов'язків, у тому числі прийняття остаточного рішення щодо будь-якої зміни плану польоту, що пропонується.

ІХ. Процедури польотно-інформаційного та аварійного обслуговування

Процедури польотно-інформаційного та аварійного обслуговування застосовуються органами ОПР при дотриманні вимог щодо подання плану польоту.

1. Реєстрація та передача інформації щодо перебігу польотів при польотно-інформаційному обслуговуванні

1. Інформація щодо перебігу польотів, зокрема польотів середніх або важких безпілотних некерованих аеростатів, які не забезпечують диспетчерським (консультативним) обслуговуванням повітряного руху має бути:

1) зареєстрована органом ОНР, що обслуговує РПІ (РДЦ або ЦПІ) в межах якого здійснює політ ПС таким чином, щоб така інформація була доступною у довідкових цілях та у випадку, якщо вона необхідна для цілей пошуку та рятування;

2) передана органом ОНР, що отримав таку інформацію іншим відповідним органам ОНР, якщо це вимагається відповідно до пункту 2 глави 2 розділу X цих Авіаційних правил.

2. Реєстрація польотів на аеродромах AFIS забезпечується органом AFIS.

2. Передача польотно-інформаційного обслуговування

1. Польотно-інформаційне обслуговування ПС передається відповідним органом ОНР у РПІ іншому відповідному органу ОНР суміжного РПІ під час перетинання ПС спільної межі РПІ. У випадку, коли вимагається координація у відповідності з вимогами пункту 2 глави 2 розділу X цих Авіаційних правил, але при цьому відсутній зв'язок, орган

ОПР, що передає повинен, наскільки це практично можливо, продовжувати забезпечувати польотно-інформаційне обслуговування цього польоту до моменту встановлення ПС двостороннього радіозв'язку з відповідним органом ОПР у тому РПІ, до якого ПС входить.

2. Передача польотно-інформаційного обслуговування в межах одного РПІ здійснюється на спільних межах зон відповідальності секторів ПІО, зон AFIS.

3. Передача інформації при польотно-інформаційному обслуговуванні

1. За винятком випадків, передбачених пунктом 3 цієї глави інформація має бути передана ПС одним або декількома нижче вказаними методами, що визначені провайдером послуг ОПР:

1) кращим методом/засобом направленої передачі інформації ПС з ініціативи відповідного органу ОПР з обов'язковим підтвердженням прийому ПС;

2) загальний виклик та передача усім відповідним ПС без підтвердження прийому;

3) радіомовна передача;

4) лінія передачі даних.

Слід враховувати, що у певних обставинах, наприклад на кінцевому етапі заходження на посадку, для ПС може бути неможливим підтвердження прийому направлених передач.

2. Загальні виклики мають бути обмежені випадками, коли є необхідність без затримки довести суттєву інформацію до декількох ПС, наприклад інформацію про непередбачувану появу небезпечних факторів, зміни ЗПС, що використовують, або відмови основного навігаційного засобу заходження на посадку та посадки.

3. Відповідна інформація SIGMET, AIRMET, прогнози GAMET а також спеціальні донесення з борту ПС, які не використовувались при підготовці інформації SIGMET, мають бути передані ПС одним або декількома методами, зазначеними у пункті 1 цієї глави, як встановлено регіональними аеронавігаційними угодами.

Інформацію SIGMET передають ПС за ініціативи відповідного органу ОПР переважно методом, зазначеним у підпункті 1 пункту 1 цієї глави з наступним підтвердженням прийому або методом, зазначеним у підпункті 2 пункту 1 цієї глави, якщо кількість ПС не дозволяє використовувати переважний метод.

Спеціальні донесення з борту ПС доводять за можливості негайно іншим ПС, для яких вони мають значення та охоплюють ділянку маршруту в межах 60 хв польотного часу в напрямку польоту.

4. Спеціальні донесення з борту ПС, інформація SIGMET, AIRMET, прогнози GAMET, що доводять іншим ПС за ініціативою органа ОПР мають охоплювати частину маршруту в межах 60 хв польотного часу в напрямку

польоту, за винятком випадків, коли інший період часу визначений регіональними аеронавігаційними угодами.

Скореговані прогнози по аеродрому передають на борт ПС в межах 60 хв польотного часу до аеродрому призначення, якщо така інформація не була передана ПС за допомогою інших засобів.

5. Інформація щодо хмар вулканічного попелу (розташування хмар та ешелони польоту, що мають вплив таких хмар) має бути передана на борт ПС одним або декількома методами, зазначеними у пункті 1 цієї глави, як встановлено регіональними аеронавігаційними угодами.

6. Інформація щодо викидів у атмосферу радіоактивних речовин або токсичних хімічних речовин, що можуть мати вплив на повітряний простір в межах відповідальності відповідного органу ОПР, має бути передана на борт ПС одним або декількома методами, зазначеними у пункті 1 цієї глави.

7. Спеціальні метеорологічні зведення у кодовому форматі SPECI, скорегований прогноз по аеродрому TAF передають на запит та доповнюють:

1) направленою передачею інформації відповідним органом ОПР вибіркових спеціальних метеорологічних зведень та скорегованих TAF по аеродромах вильоту, прибуття та запасним аеродромам, зазначеним у плані польоту;

2) загальним викликом на відповідних частотах відповідним ПС без підтвердження прийому вибіркового спеціального метеорологічного зведення та скорегованих ТАФ;

3) безперервною або такою, що повторюється впродовж коротких проміжків часу радіомовною передачею або передачею з використанням лінії передачі даних щоб зробити доступними поточні повідомлення METAR та ТАФ в районах, що встановлені на підставі регіональних аеронавігаційних угод, де цього вимагає висока інтенсивність руху. Для цього слід використовувати радіомовні передачі VOLMET та/або D-VOLMET.

8. Передача скорегованих прогнозів по аеродрому ПС за ініціативою органу ОПР обмежується етапом польоту, на якому ПС знаходиться в межах визначеного часу польоту від аеродрому призначення, а визначений час встановлюється на основі регіональних аеронавігаційних угод.

9. Відповідна інформація щодо важких або середніх безпілотних некерованих аеростатів має передаватися ПС одним або декількома способами, зазначеними у пункті 1 цієї глави.

10. За запитом ПС, який виконує надзвуковий політ до початку зменшення швидкості/зниження нижче вказана інформація про аеродроми, визначені на основі регіональних аеронавігаційних угод має бути доступною у відповідних РДЦ або ЦПІ:

1) поточні метеорологічні зведення та прогнози, крім випадків, коли радіозв'язок утруднений в умовах поганого поширення радіохвиль, інформація, що передається може бути обмежена:

середнім приземним вітром, його напрямком та швидкістю (включаючи пориви вітру);

видимістю або дальністю видимості на ЗПС (RVR);

кількістю та висотою нижньої межі нижнього шару хмар;

іншою важливою інформацією;

інформацією про очікувані зміни, якщо доцільно.

2) важлива для виконання польоту інформація щодо стану засобів, пов'язаних із ЗПС, що використовується, включаючи категорію точного заходження на посадку, у випадку, якщо найнижча опублікована категорія не може застосовуватися;

3) суттєва інформація щодо стану поверхні ЗПС для оцінки ефективності гальмування на ЗПС.

4. Консультативне обслуговування повітряного руху

1. Завданням консультативного ОПР є підвищення ефективності інформації про небезпеку зіткнення в порівнянні з польотно-інформаційним обслуговуванням. Консультативне ОПР може бути надано ПС, які здійснюють польоти по ППП у консультативному повітряному просторі або за консультативними маршрутами (повітряний простір класу F).

2. Приймаючи до уваги вимоги глави 3 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху» консультативне ОНР слід впроваджувати там, де рівень ОНР є недостатнім для диспетчерського ОНР, а обмежена інформація щодо небезпеки зіткнення, якою забезпечує польотно-інформаційне ОНР не буде відповідати вимогам безпеки. Консультативне ОНР слід розглядати як тимчасовий захід, що застосовується до того часу, коли воно буде замінено диспетчерським ОНР.

3. Консультативне ОНР не забезпечує той рівень безпеки та не може виконувати ті обов'язки, які забезпечує та виконує диспетчерське ОНР в частині, що стосується уникнення зіткнень, оскільки наявна в органі консультативного ОНР інформація про місцезнаходження ПС у відповідному районі може бути неповною. З урахуванням цього при консультативному ОНР не надаються диспетчерські дозволи, натомість тільки «консультативна інформація» із застосуванням слів «РАДЖУ» (ADVISE) або «ПРОПОНУЮ» (SUGGEST).

4. Очікується, що ПС, які виконують польоти за ППП в межах повітряного простору класу F та користуються консультативним ОНР, або якщо це вимагається на основі регіональних аеронавігаційних угод, будуть дотримуватися процедур, що застосовуються для контрольованих польотів за винятком наступного:

1) план польоту та зміни до нього не розглядається як підстава для диспетчерського дозволу, оскільки орган консультативного ОНР буде забезпечувати тільки поради щодо наявності суттєвого трафіку або пропозиції щодо можливих дій. Очікується, що екіпаж ПС не буде вносити зміни у поточний план польоту до того моменту коли він поінформує

відповідний орган ОПР щодо змін, які він збирається внести, та не отримує по можливості підтвердження чи відповідну рекомендацію. Коли політ планується до виконання чи виконується спочатку у контрольованому повітряному просторі з наступним польотом у консультативному повітряному просторі або за консультативними маршрутами диспетчерський дозвіл може видаватися на весь маршрут, але сам диспетчерський дозвіл або зміни до нього застосовуються тільки по відношенню до тих частин польоту, які виконуються у диспетчерських районах та диспетчерських зонах відповідно до підпункту 9 пункту 1 глави 10 розділу III АПУ «Обслуговування повітряного руху». Поради або пропозиції слід забезпечувати при необхідності на всіх інших ділянках маршруту;

2) рішення щодо дотримання отриманої поради чи пропозиції приймає екіпаж ПС та негайно інформує орган консультативного ОПР щодо свого рішення;

3) двосторонній зв'язок «повітря-земля» підтримують з органом консультативного ОПР в межах всього консультативного повітряного простору або його частини.

5. Екіпажі ПС, що мають намір виконувати політ за ППП в межах консультативного повітряного простору, але не мають наміру використовувати консультативне ОПР, тим не менш, повинні надати план польоту та інформувати щодо змін плану польоту орган консультативного ОПР.

6. Екіпажам ПС, що виконують польоти за ППП та мають наміри перетнути консультативний маршрут слід перетинати його як найближче до кута 90° по відношенню до напрямку маршруту та на ешелоні, що відповідає таблиці крейсерських ешелонів для польотів за ППП за межами контрольованого повітряного простору ОПР відповідно до напрямку польоту.

7. Орган ОПР, що забезпечує консультативне ОПР:

1) пропонує ПС вилітати у визначений час та виконувати політ на ешелонах, зазначених у плані польоту, якщо такий орган не прогнозує виникнення будь-якої конфліктної ситуації з іншим відомим йому рухом;

2) пропонує ПС порядок дій для уникнення потенційної небезпеки шляхом надання пріоритету ПС який вже знаходиться у консультативному повітряному просторі перед іншими ПС, що мають наміри увійти до такого повітряного простору;

3) передає ПС інформацію про рух з елементами інформації, що є обов'язковими для забезпечення районного диспетчерського обслуговування.

8. Критерії, що використовуються в якості основи для дій, зазначених у підпунктах 2 та 3 пункту 7 цієї глави мають бути принаймні такими, що передбачені для ПС, що виконують політ у контрольованому повітряному просторі ОПР та мають враховувати обмеження, властиві

забезпеченню консультативного ОПР, навігаційним засобам та засобам двостороннього зв'язку «повітря – земля» в цьому районі.

5. Аварійне обслуговування

1. При наданні диспетчерського та консультативного ОПР замість процедур зазначених у пунктах 2-5 цієї глави застосовують процедури надання диспетчерського та консультативного ОПР.

2. З метою спрощення аварійного сповіщення та проведення пошуково-рятувальних операцій екіпаж ПС в окремих зазначених в АІР випадках для забезпечення належного рівня безпеки польотів повинен перед польотом дотримуватися положень щодо представлення, заповнення, застосування та закриття плану польоту відповідно до вимог глави 7 розділу IX АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

3. ПС, що обладнані відповідними засобами двостороннього радіозв'язку «повітря – земля» повинні передавати донесення протягом часу між 20 та 40 хв після останнього сеансу радіозв'язку, незалежно від цілі такого контакту для того, щоб зазначити, що політ проходить відповідно до плану. Таке донесення має містити ідентифікацію ПС та фразу «ПЕРЕБІГ ПОЛЬОТУ НОРМАЛЬНИЙ» (OPERATIONS) або сигнал QRU.

4. Повідомлення, зазначене у пункті 3 цієї глави передають за допомогою засобів двостороннього зв'язку «повітря – земля» відповідному органу ОПР (в межах РПІ зазвичай авіаційній станції, що обслуговує РДЦ

або ЦПІ або, при наявності намірів змінити РПІ, – іншій авіаційній станції, яка забезпечує роботу іншого органу ОПП, як визначено).

5. У випадку проведення тривалої пошуково-рятувальної операції може бути доцільним встановлення над районом проведення пошуково-рятувальної операції тимчасово зарезервованої (відокремленої) зони. У цьому випадку її встановлення проводиться Украероцентром або відповідним центром ОрПП на підставі пропозицій відповідних АДЦПР з виданням повідомлення NOTAM із вказанням її бічних та вертикальних меж визначеної зони. Відповідним органам ОПП доцільно попереджати ПС, які не задіяні у проведенні пошуково-рятувальної операції і не знаходяться під диспетчерським ОПП, про обмеження використання повітряного простору без належного дозволу відповідного органу ОПП.

6. Якщо протягом прийнятного часу (тривалість якого може встановлюватися на основі регіональних аеронавігаційних угод) після запланованого або очікуваного часу донесення від ПС не надійшло, орган ОПП повинен протягом встановленого періоду часу 30 хв спробувати отримати таке донесення та, якщо цього вимагатимуть обставини, застосовує дії відповідно до аварійної стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» (INSERFA), як зазначено у розділі V АПУ «Обслуговування повітряного руху».

7. У випадку, коли аварійне обслуговування вимагається по відношенню до ПС, яке здійснює політ через декілька РПІ або диспетчерських районів та коли мають місце сумніви щодо місцезнаходження даного ПС, відповідальність за координацію аварійного

обслуговування покладається на орган ОПР в межах РПІ або диспетчерського району:

1) де ПС виконувало політ під час останнього виходу на зв'язок «повітря-земля»;

2) в який дане ПС мало наміри увійти під час останнього виходу на зв'язок «повітря-земля» знаходячись на межі двох РПІ, диспетчерських районів або поряд з нею;

3) в межах якого розташований аеродром (пункт) проміжної посадки або аеродром (пункт) призначення даного ПС, якщо:

ПС не має відповідного обладнання двостороннього радіозв'язку «повітря – земля» та/або;

екіпаж ПС не повинен був надавати донесення про місцезнаходження;

8. Орган, що відповідає за аварійне обслуговування відповідно до пункту 7 цієї глави повинен:

1) крім повідомлення відповідного АДЦПР, інформувати щодо введення аварійної стадії або стадій інші органи ОПР, що забезпечують аварійне обслуговування в суміжних РПІ або диспетчерських зонах, що мають до цього відношення;

2) надіслати запит до таких органів ОПР щодо допомоги у пошуку будь-якої корисної інформації щодо ПС, яке, як передбачається, перебуває в аварійному стані, використовуючи всі відповідні наявні засоби зв'язку для

встановлення, підтримання зв'язку з таким ПС та для запиту інформації щодо цього ПС;

3) збирати інформацію протягом кожної фази аварійної стадії та, після проведення необхідних уточнень, передавати її до АДЦПР та Украероцентру;

4) проголошувати відміну аварійного стану відповідно до обставин.

9. При отриманні органом ОПР необхідної інформації, яка відсутня на момент передання повідомлення до АДЦПР відповідно до вимог пункту 5 глави 2 розділу V АПУ «Обслуговування повітряного руху», особливу увагу необхідно приділити наданню до АДЦПР аварійних частот, що можуть бути використані потерпілими, хто залишився у живих та інформації, яка міститься у полі 19 плану польоту та зазвичай не передається.

X. Процедури координації при обслуговуванні повітряного руху

1. Координація диспетчерського обслуговування повітряного руху (консультативного обслуговування)

1. Координація та передання контролю за польотом ПС між послідовно розташованими органами ОПР та диспетчерськими секторами здійснюють шляхом діалогу, що включає наступні етапи:

1) сповіщення про політ з метою підготовки до координації, за необхідності;

2) координація умов передання контролю органом, що передає контроль;

3) координація, якщо необхідно, та прийняття умов передання контролю органом, що приймає контроль;

4) передання контролю до органа/сектора диспетчерського ОПР, що приймає контроль.

2. Органам ОПР слід, за можливості, встановлювати і застосовувати стандартизовані процедури для координації та передання контролю, щоб, зокрема наскільки це можливо, зменшити необхідність координації шляхом мовного зв'язку. Такі процедури координації мають відповідати зазначеним нижче в цій главі положенням і бути зазначені в LoA та місцевих інструкціях.

3. LoA та місцеві інструкції мають містити інформацію про таке:

1) район відповідальності та спільного інтересу відповідних органів ОПР, структуру та класифікацію повітряного простору;

2) будь-яке делегування відповідальності за надання ОПР;

- 3) процедури обміну планів польоту і даних щодо контролю, включаючи використання автоматичних та/або мовних повідомлень щодо координації;
- 4) засоби зв'язку;
- 5) вимоги та процедури щодо підтвердження запитів;
- 6) основні точки, рівні польоту або час передання контролю;
- 7) основні точки, рівні польоту або час передачі зв'язку;
- 8) умови, що застосовуються для передачі та прийняття контролю, такі, як визначення абсолютної висоти/ешелонів польоту, визначені мінімуми ешелонування або відстань, яка має бути визначена під час передачі, а також використання автоматизації;
- 9) процедури координації з використанням системи спостереження ОПР;
- 10) процедури розподілу коду ВОРЛ;
- 11) процедури для ПС, що вилітають;
- 12) визначені точки очікування та процедури для ПС, що прибувають;

13) застосування процедур на випадок обставин, що обмежують чи унеможливають надання ОНР;

14) будь-які інші засоби чи інформація, що стосується координації та передання контролю.

2. Координація діяльності органів ОНР, які надають обслуговування в суміжних диспетчерських районах

1. Органи ОНР, впродовж виконання польоту, повинні передавати від одного до іншого органу необхідну інформацію щодо плану польоту та здійснення контролю. Коли відповідними провайдерами послуг ОНР досягнута домовленість щодо допомоги при ешелонуванні ПС, інформацію щодо плану польоту та його прогресу по визначених маршрутах або його частин, що знаходяться в безпосередній близькості від меж іншого суміжного РП, надають органам ОНР відповідальних в межах цього суміжного РП щодо цих маршрутів або його частин.

Такий маршрут чи його частина маршруту часто зазначають, як область спільного інтересу, ступінь якого зазвичай визначається необхідними мінімумами ешелонування

Вимоги щодо умов надання допомоги суміжними органами ОНР в ідентифікації ПС, що відхилився від курсу або неідентифікованого ПС наведено у пункті 4 глави 6 цього розділу.

2. Інформація щодо плану польоту та контролю передають заздалегідь для того, щоб орган(и), які її отримують, мали змогу отримати та проаналізувати дані, а також здійснити необхідну координацію між відповідними органами ОНР.

Зміст і час передання повідомлень наведено у розділі XI та додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.

3. Передання контролю за ПС від органу ОПР до наступного органу ОПР здійснюють під час перетину таким ПС спільної межі диспетчерського району, як це визначено органом, що здійснює контроль за ПС або в іншій точці чи в інший час, як було узгоджено між двома органами.

4. Якщо це зазначено в LoA між відповідними органами ОПР, а також при переданні контролю за ПС, орган, що передає контроль, повинен сповістити орган, що приймає контроль, про готовність передачі ПС та зазначити необхідність прийняття контролю органом, що приймає контроль в момент перетину межі диспетчерської зони або в іншій точці передання контролю, як визначено в LoA між органами ОПР або в іншій точці чи в інший час, як було узгоджено між двома органами.

5. Якщо час або місце передання контролю не обумовлюють негайного передання, орган, що приймає контроль, не змінює дозвіл ПС до передання контролю у погоджений момент часу або у погодженій точці без дозволу органу, що передає контроль.

6. Якщо процедуру передання зв'язку використовують для передання ПС до органу, що приймає контроль, контроль за ПС не приймають до моменту перетину межі диспетчерського району або іншої точки передання контролю, як зазначено в LoA між органами ОПР.

7. При переданні контролю ідентифікованого ПС необхідно виконати відповідні процедури, які зазначені в главі 11 розділу VIII цих Авіаційних правил.

8. Якщо час польоту від аеродрому вильоту ПС до межі суміжного диспетчерського району менший, ніж встановлений мінімум, необхідний для передачі інформації щодо плану польоту та необхідної диспетчерської інформації до органу, що приймає контроль, для забезпечення достатнього часу для отримання, аналізу та координації орган, що передає контроль, повинен, до вильоту ПС, направити таку інформацію до органу, що приймає контроль, разом із запитом на погодження. Необхідний період часу має бути зазначений відповідним чином у LoA та місцевих інструкціях. У разі перегляду раніше переданого поточного плану польоту, а також щодо контролю даних, які були передані раніше, ніж зазначений необхідний період часу, погодження від органу, що приймає контроль, не вимагають.

9. Якщо ПС в польоті запитує первинний дозвіл, а час польоту до межі суміжного диспетчерського району менше встановленого мінімуму, ПС утримують в диспетчерському районі органу ОПР поки інформація щодо плану польоту і забезпечення контролю не будуть направлені разом із запитом на погодження і координацію до суміжного органу ОПР.

10. Якщо ПС запитує зміни свого поточного плану польоту, або орган ОПР, що передає контроль, пропонує змінити поточний план польоту ПС, а час польоту такого ПС до межі диспетчерського району менше, ніж встановлений мінімум часу, видачу переглянутого дозволу затримують для погодження цього запиту суміжним органом ОПР.

11. Коли розрахункові дані меж району відповідальності передають для погодження органу, що приймає контроль, відносно ПС, яке ще не вилетіло, надають час передання контролю, який базується на розрахунковому часі вильоту, що визначається органом ОПР в районі відповідальності якого розташований аеродром вильоту.

Відносно ПС, що перебуває в польоті, та якому потрібен первинний дозвіл, час передання контролю ґрунтується на розрахунковому закінченому часі польоту від точки очікування до точки передання контролю, із врахуванням часу, необхідного для координації.

12. Умови, в тому числі визначений час польоту, з урахуванням якого задалегідь направляють запити на погодження, зазначають в LoA та місцевих інструкціях, за необхідності.

13. За винятком випадків, коли застосовують мінімуми ешелонування, зазначені в пунктах 14-22 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил передача двостороннього зв'язку «повітря – земля» з ПС від органу, що передає контроль, до органу, що приймає контроль, здійснюють за 5 хв до розрахункового часу досягнення ПС спільної межі диспетчерських районів, якщо інше не узгоджено між двома відповідними органами ОПР.

Якщо заплановано вхід ПС у суміжний район, де надають районне диспетчерське обслуговування, інформацію щодо будь-яких змін розрахункових даних, які відрізняються від попередньо розрахованих більше ніж на 3 хв передають суміжному РДЦ, як правило, телефоном.

14. Коли мінімуми ешелонування, що зазначені в пунктах 14-22 глави 18 розділу VIII цих Авіаційних правил, застосовують під час передання контролю, передача двостороннього зв'язку «повітря – земля» з

ПС від органу, що передає контроль, до органу, що приймає контроль, здійснюють одразу після того, як орган, що приймає контроль, погодив передання контролю.

15. Зазвичай орган, що приймає контроль, не повідомляє органу, що передає контроль, про встановлення радіозв'язку та/або обмін даними з ПС, що передавалось та передання контролю за яким було погоджено, за винятком випадків, зазначених в LoA між відповідними органами ОПР. Орган, що приймає контроль, при невстановленні зв'язку з ПС, як очікувалося, має сповістити про це орган, який передає контроль.

16. Якщо частина диспетчерського району органу ОПР розташована таким чином, що час, який витрачається ПС, щоб його перетнути, має обмежену тривалість, має бути досягнута домовленість про забезпечення прямої передачі зв'язку між суміжними органами ОПР, які відповідальні за суміжні диспетчерські райони, за умови, що проміжний орган ОПР повністю проінформований про такий рух. Проміжний орган ОПР залишається відповідальним за координацію та забезпечення витримання ешелонування між всіма ПС в районі відповідальності.

17. ПС тимчасово може бути дозволено встановити зв'язок з іншим диспетчерським органом ОПР, який не є органом, що наразі здійснює контроль ПС.

18. Якщо ПС припиняє виконувати контрольований політ, наприклад залишає контрольований повітряний простір або ПС відміняє політ за ППП та переходить на політ за ПВП в повітряному просторі, де польоти за ПВП не контролюють, відповідний диспетчерський орган ОПР має забезпечити

передання відповідної інформації про дане ПС органу(ам) ОПР, що відповідають за надання польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування для частини польоту, що залишилася, для забезпечення таких видів обслуговування для ПС.

3. Координація діяльності органу ОПР, що надає районне диспетчерське обслуговування та органу ОПР, що надає диспетчерське обслуговування підходу

1. За винятком випадків, коли це визначено LoA, місцевими інструкціями, або, в окремих випадках, відповідним РДЦ, орган, що надає диспетчерське обслуговування підходу може надавати диспетчерські дозволи будь-яким ПС, переданим під його контроль від РДЦ, без інформування РДЦ. Однак, у разі невдалого заходження на посадку, якщо вихід на друге коло має вплив на РДЦ, такий орган повинен негайно проінформувати про це РДЦ та скоординувати з ним необхідні подальші дії.

2. РДЦ може, після координації з органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу, передавати ПС безпосередньо під контроль АДВ, якщо заходження на посадку ПС буде повністю виконано у ВМУ.

3. РДЦ зазначає час вильоту ПС у випадку, коли необхідно:

1) скоординувати з органом, який надає диспетчерське обслуговування підходу, виліт ПС з іншим повітряним рухом, що не перебуває під контролем такого органу;

2) забезпечити ешелонування на маршруті між ПС, що вилітають за одним треком.

4. Якщо час вильоту не визначений, орган, який надає диспетчерське обслуговування підходу має визначити час вильоту, за необхідності, для того щоб скоординувати виліт з іншим повітряним рухом, що переданий йому на контроль.

5. Час закінчення дії дозволу має бути визначений РДЦ, якщо виліт, що запізнюється, конфліктуватиме з іншим повітряним рухом, що не перебуває під контролем органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу. Якщо з міркувань органу, який забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, пов'язаних з повітряним рухом, що перебуває під його контролем, необхідно додатково вказати власний час закінчення дії дозволу, зазначений час не може бути пізнішим за час, вказаний РДЦ.

6. Орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу повинен постійно тримати РДЦ поінформованим щодо таких відповідних даних, що стосуються контрольованих польотів:

- 1) робоча(і) ЗПС та очікуваний тип заходу на посадку по приборам;
- 2) найнижчий вільний ешелон над точкою очікування, що може бути використаний РДЦ;

3) середній часовий інтервал або відстань між послідовними прибуттями, які визначені органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу;

4) перегляд очікуваного часу заходження на посадку, виданого РДЦ, коли розрахунок очікуваного часу заходження на посадку органом диспетчерського обслуговування підходу відрізняється від часу, виданого РДЦ більше, ніж 5 хв або інший часовий інтервал, узгоджений між цими органами ОНР;

5) час прибуття у точку очікування, коли цей час відрізняється від попередньо розрахованого більше, ніж на 3 хв, або інший часовий інтервал, узгоджений між цими органами ОНР;

6) відміна екіпажем ПС польоту за ППП, якщо це може вплинути на ешелони польотів у точці очікування або на очікуваний час заходження на посадку інших ПС;

7) час вильоту ПС або, якщо це узгоджено між двома відповідними органами ОНР, розрахунковий час перетину межі диспетчерських районів або іншої вказаної точки;

8) всю наявну інформацію про затримки ПС або про ПС, які не передали повідомлення;

9) вихід ПС на друге коло, що може мати вплив на діяльність РДЦ.

7. РДЦ повинен постійно тримати орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, поінформованим щодо таких відповідних даних, що стосуються контрольованих польотів:

1) ідентифікація ПС, тип та аеродром вильоту для ПС, що прибувають;

2) розрахунковий час і запропонований ешелон для ПС, що прибуває над точкою очікування або над іншою визначеною точкою;

3) фактичний час і запропонований ешелон для ПС, що прибуває, над точкою очікування, якщо ПС передане під контроль до органу, що надає диспетчерське обслуговування підходу, після прибуття до точки очікування;

4) запитуваний тип процедури заходження на посадку по ППП, якщо він відрізняється від зазначеного органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу;

5) встановлений розрахунковий час заходження на посадку;

6) у разі необхідності, інформацію щодо отримання ПС вказівки зв'язатись з органом, що надає диспетчерське обслуговування підходу;

7) у разі необхідності, інформацію про передання контролю за ПС органу, який надає диспетчерське обслуговування підходу, у тому числі, за необхідністю, час й умови передання;

8) очікуваний час затримки ПС, що вилітають, через перевантаження повітряного простору.

8. Інформація щодо ПС, що прибувають має бути надіслана не менше ніж за 15 хв до розрахункового часу прибуття і, за необхідності, переглянута.

4. Координація діяльності органу ОНР, що надає диспетчерське обслуговування підходу та органу ОНР, що надає аеродромне диспетчерське обслуговування

1. Орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу утримує контроль за ПС, що прибувають до моменту передання таких ПС до АДВ і встановлення зв'язку таких ПС з АДВ. Встановлюють правила передачі для ПС, що прибувають відповідно до структури повітряного простору, місцевості, метеорологічних умов та наявних засобів ОНР, які зазначають в LoA та місцевих інструкціях.

2. Орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу може дозволити АДВ надати ПС дозвіл на зліт на власний розсуд з урахуванням руху ПС, що прибувають.

3. Якщо це зазначено в LoA та місцевих інструкціях, до видання дозволу ПС на виконання спеціального польоту за ПВП АДВ мають отримати відповідний дозвіл від органів, які надають диспетчерське обслуговування підходу.

4. АДВ має постійно тримати орган, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, поінформованим щодо таких відповідних даних, що стосуються контрольованих польотів:

1) час прибуття та вильоту ПС;

2) якщо необхідно, інформація про встановлення зв'язку з АДВ першого у черзі для заходження на посадку ПС, встановлення спостереження за ним з АДВ і наявність обґрунтованої впевненості у тому, що посадка може бути виконана;

3) всю наявну інформацію про затримки ПС або про ПС, які не передали повідомлення;

4) інформацію щодо невдалих заходжень на посадку;

5) інформацію щодо ПС, які є суттєвим місцевим повітряним рухом по відношенню до ПС, які знаходяться під контролем органу, що надає диспетчерське обслуговування підходу.

5. Орган, що надає диспетчерське обслуговування підходу має постійно тримати АДВ поінформованим щодо таких відповідних даних, що стосуються контрольованих польотів:

1) розрахунковий час та запропонований рівень польоту ПС, що прибуває, над аеродромом, принаймні за 15 хв до розрахункового часу прибуття;

2) у разі необхідності, інформацію щодо отримання ПС вказівки зв'язатись з АДВ і що контроль буде здійснюватися нею;

3) очікуваний час затримки ПС, що вилітають, через перевантаження повітряного простору.

5. Координація між робочими місцями диспетчерів УПР в складі одного органу ОПР

1. Між робочими місцями диспетчерів УПР в межах одного органу ОПР має здійснюватися обмін інформацією щодо відповідного плану польоту та контролю за ПС по відношенню до:

1) всіх ПС, контроль за якими передають від одного робочого місця до іншого;

2) ПС, що перебувають в безпосередній близькості від межі диспетчерських секторів, контроль за якими може мати вплив на суміжний диспетчерський сектор;

3) всіх ПС, контроль за якими делегований диспетчером УПР, що застосовує процедурні методи до диспетчера УПР, що використовує засоби спостереження ОПР, а також інших ПС, інформація про які має вплив.

2. Процедури координації та передання контролю між диспетчерськими секторами в одному органі ОПР мають відповідати процедурам, що застосовують в цьому органі.

3. Інформація про відмову систем автоматичної координації має бути чітко представлена диспетчеру УПР, що здійснюють координацію польоту в органі, що передає контроль. Диспетчер УПР, що отримав інформацію про відмову систем автоматичної координації має забезпечити необхідну координацію з використанням визначених альтернативних методів.

6. Координація під час надання польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування

1. Координація між органами ОПР, які забезпечують польотно-інформаційне обслуговування ПС в суміжних РПІ України здійснюють у відношенні польотів ППП та ПВП для забезпечення безперервного польотно-інформаційного обслуговування для таких ПС у зазначених районах або уздовж визначених маршрутів.

Необхідність координації з органами ОПР інших країн із забезпечення польотно-інформаційного обслуговування встановлює відповідний провайдер послуг ОПР.

Процедури та умови такої координації зазначають в LoA.

2. Якщо координацію польотів здійснюють відповідно до пункту 1 цієї глави, для кожного відповідного ПС має бути зазначена така інформація:

- 1) відповідні пункти поточного плану польоту;
- 2) час, коли був здійснений останній зв'язок з відповідним ПС.

3. Інформацію, зазначену у пункті 2 цієї глави передають до органу ОПР, що забезпечує польотно-інформаційне обслуговування у відповідному суміжному РПІ до моменту перетину межі відповідальності таких суміжних органів ОПР.

4. Якщо LoA між відповідними органами ОПР визначено процедури надання допомоги в ідентифікації ПС, що відхилилося від курсу або неідентифікованого ПС для уникнення або зменшення необхідності перехоплення чи введення органами контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору відповідних сигналів, план польоту та/або інформація про хід польоту для польотів у визначеному повітряному просторі, по визначених маршрутах або їх частинах, в безпосередній близькості до меж РПІ має бути передана до відповідних органів ОПР суміжного РПІ.

5. У випадках, коли ПС декларує мінімальний залишок палива, аварійну ситуацію або в будь-якій іншій ситуації, коли безпека польоту ПС не гарантується, тип аварійної ситуації та/або обставини в яких опинилося ПС мають бути доведені органом, що передає обслуговування до органу, що приймає обслуговування, до будь-якого іншого органу ОПР, які мають відношення до цього польоту та до відповідних координаційних центрів пошуку та рятування, якщо це необхідно.

6. Органам ОПР при наданні консультативного обслуговування слід застосовувати процедури координації, що зазначені у цьому розділі до тих ПС, які обрали використання цього виду обслуговування.

7. Коли це визначено провайдером послуг ОПР, органи ОПР мають забезпечити інформацією про передання зв'язку з ПС відповідні авіаційні станції, що обслуговують такі органи. Якщо інше не визначено провайдером послуг ОПР, інформація, яка має бути надана, включає ідентифікацію ПС, маршрут польоту або аеродром (пункт) призначення, за необхідністю, та очікуваний або фактичний час передачі зв'язку.

7. Формалізація процедур координації

1. Формалізований документ (LoA) між органами ОПР готують та застосовують у разі наявності спільної межі відповідальності суміжних органів ОПР та необхідності встановлення процедур координації між органами ОПР, підпорядкованих різним провайдерам ОПР, відповідно до вимог цього розділу.

Між суміжними органами ОНР, які підпорядковуються одному провайдеру послуг ОНР з метою забезпечення координації можуть застосовувати як LoA так і відповідні інструкції із взаємодії.

При відсутності зв'язку між суміжними органами ОНР, за домовленістю між ними процедури координації можуть бути забезпечені опосередковано через інший орган ОНР, який межує з такими суміжними органами ОНР. У такому випадку LoA між таким органом ОНР та одним із суміжних органів ОНР мають враховувати зазначену особливість.

2. Укладені LoA переглядають та оновлюють за ініціативи одного із суміжних органів ОНР у разі:

1) змін в системі організації повітряного руху, які мають вплив на діяльність суміжного відповідного органу ОНР, зокрема зміни структури повітряного простору, видів обслуговування, обладнання зв'язку, навігації, спостереження, програмних засобів, операційних процедур та процедур координації;

2) реорганізації або зміни підпорядкування органу ОНР, зміни провайдера послуг ОНР;

3. При підготовці LoA між двома органами ОНР, якщо інше попередньо не погоджено відповідними провайдерами послуг ОНР, дотримуються формату, наведеному у документі Євроконтролю «Common Format Letter of Agreement Between Air Traffic Services Units». Дотримання зазначеного формату дозволяє забезпечити максимально можливої уніфікації врегулювання операційних питань.

4. На національному рівні, як правило, LoA підписують:

1) представники відповідних органів ОНР, якщо зазначені органи підпорядковуються одному провайдеру послуг ОНР;

2) уповноважені на затвердження LoA представники провайдерів послуг ОНР та представники відповідних органів ОНР, якщо зазначені органи підпорядковуються різним провайдерам послуг ОНР

5. На міжнародному рівні, як правило, LoA підписують:

1) уповноважений на затвердження LoA представник провайдера послуг ОНР України в юрисдикції якого знаходиться орган ОНР;

2) представник органу ОНР провайдера послуг ОНР України, уповноважений на підписання LoA;

3) уповноважений на затвердження LoA представник провайдера послуг ОНР іншої держави в юрисдикції якого знаходиться орган ОНР;

4) представник органу ОНР провайдера послуг ОНР іншої держави, уповноважений на підписання LoA.

6. Уповноважені на затвердження LoA особи повинні враховувати юридичні аспекти підписання. Зміст LoA має відповідати національному законодавству. У разі делегування повноважень щодо обслуговування

повітряного руху або призначення провайдера послуг ОНР держави у визначеній частині повітряного простору іншої держави, LoA має відповідати положенням укладеної міжнародної угоди, якщо така угода укладена.

7. Представники органу ОНР повинні враховувати юридичні аспекти зазначених в LoA операційних процедур відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІСАО, національних вимог щодо організації повітряного руху, зокрема АПУ «Обслуговування повітряного руху» та цих Авіаційних правил.

У разі делегування повноважень щодо ОНР або призначення провайдера послуг ОНР держави у визначеній частині повітряного простору іншої держави відхилення від стандартів та рекомендованої практики ІСАО, національних вимог щодо організації повітряного руху зазначають в LoA.

8. Робочі інструкції операційного персоналу органу ОНР мають відповідати процедурам координації, зазначених в LoA.

9. Відповідні екземпляр(и) або копія(ї) LoA має(ють) знаходитись в органі ОНР і бути доступними персоналу ОНР. Відповідний персонал органу ОНР повинен бути ознайомлений з наявними LoA.

XI. Процедури надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху

1. Категорії повідомлень

1. Відповідно до вимог розділу X цих Авіаційних правил зазначені у цьому розділі повідомлення призначені для передачі у мережах аеронавігаційного фіксованого обслуговування (зокрема у мережах ATN, AFTN, прямого мовного зв'язку або обміну цифровими даними між органами ОПП, з використанням прямого телетайпного зв'язку і зв'язку «комп'ютер – комп'ютер») або аеронавігаційного мобільного обслуговування. Вони класифікуються за категоріями відповідно до їх використання при ОПП і забезпеченні приблизних позначень їх черговості.

Терміни «складений», «переданий», «адресований», «отриманий», зазначені у цьому розділі не обов'язково відносяться до телетайпного зв'язку або зв'язку «комп'ютер – комп'ютер». За винятком обумовлених нижче випадків такі повідомлення можуть бути передані голосом, і в такому випадку вони мають значення «ініційований від», «промовлений (ким)», «промовлений (кому)», «прослуханий».

2. При переданні повідомлень у мережі авіаційного зв'язку зазначення пріоритету черговості здійснюють шляхом зазначення індексу черговості, зазначеного в дужках, після кожного повідомлення кожного типу.

Індекс черговості складається з відповідної дволітерної групи для зазначення таких повідомлень:

повідомлення про аварійний стан – SS;

повідомлення про стан терміновості – DD;

повідомлення щодо безпеки польотів – FF;

метеорологічні повідомлення – GG;

повідомлення щодо регулярності польотів – GG;

повідомлення служби аеронавігаційної інформації – GG;

службові повідомлення – відповідно до обставин.

Вибір індексу черговості здійснює укладач повідомлення.

3. Черговість передання повідомлень у мережі авіаційного зв'язку є наступною:

1) повідомлення з індексом SS;

2) повідомлення з індексом DD або FF;

3) повідомлення з індексом GG або KK.

Повідомлення, що мають однакові індекси черговості слід передавати у порядку їх отримання для передачі.

4. До категорії аварійних повідомлень належать:

1) повідомлення про аварійний стан ПС та інформація про знаходження ПС у аварійному стані, включаючи повідомлення пов'язані зі стадією аварійного стану «ЛИХО» (SS);

2) термінові повідомлення, включаючи повідомлення щодо стадій аварійного стану «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» або «ТРИВОГА»;

3) інші повідомлення щодо відомих або очікуваних аварійних ситуацій, що не зазначені у підпунктах 1 та 2 цього пункту, та повідомлення про відмову радіозв'язку (FF або, за потреби, більш високий індекс черговості).

При переданні повідомлень, зазначених у підпунктах 1 та 2 цього пункту, та, за потреби, повідомлень, зазначених у підпункті 3 цього пункту, громадськими каналами електрозв'язку, індекс черговості SVH, надають присвоєним телеграмам щодо безпеки людського життя, відповідно до статті 25 Міжнародної конвенції електрозв'язку.

5. До категорії повідомлень щодо руху та контролю належать:

1) повідомлення щодо руху (FF), зокрема:

повідомлення щодо поданих планів польоту (FPL);

повідомлення щодо затримки (DLA);

повідомлення щодо зміни (CHG);

повідомлення щодо анулювання планів польоту (CNL);

повідомлення щодо вильоту (DEP);

повідомлення щодо прильоту (ARR);

2) повідомлення щодо координації (FF);

Для координації взаємодії з питань ОПП та автоматизованого обміну планами польотів і передавання даних використовується автоматичний обмін даними із застосуванням протоколу стандарту OLDI відповідно до

специфікацій Євроконтролю «EUROCONTROL Specification for On-Line Data Interchange (OLDI)»;

3) додаткові повідомлення (FF), зокрема:

повідомлення щодо запиту плану польоту (RQP);

повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (RQS);

повідомлення щодо додаткового плану польоту (SPL);

4) повідомлення щодо контролю (FF), зокрема:

повідомлення щодо диспетчерського дозволу;

повідомлення щодо АТФМ;

повідомлення щодо донесень про місцезнаходження та донесень з борту ПС.

6. До категорії польотно-інформаційних повідомлень належать:

1) повідомлення, які містять інформацію про рух (FF);

2) повідомлення, які містять метеорологічну інформацію (FF або GG);

3) повідомлення, які стосуються роботи аеронавігаційних засобів (GG);

4) повідомлення, які містять основну інформацію про аеродром (GG);

5) повідомлення щодо звітів про інциденти, які виникли під час повітряного руху (FF).

У разі необхідності спеціального порядку обробки, повідомленням, що передають каналами авіаційного зв'язку, замість звичайного індексу має бути присвоєний індекс черговості DD.

2. Складання та адресування повідомлень

1. У цій главі термін «повідомлення щодо руху» також стосується повідомлень щодо донесень про місцезнаходження і пов'язані з ними повідомлення, що стосуються змін.

2. Повідомлення в цілях ОПР складають органи ОПР або екіпажі ПС, як зазначено у главі 3 цього розділу, за винятком випадків, коли органи ОПР шляхом укладення спеціальних місцевих домовленостей делегують складання повідомлень щодо руху пілота, експлуатанту або призначеному ним представнику.

3. Складання повідомлень щодо руху, контролю та польотно-інформаційних повідомлень для цілей інших ніж ОПР (наприклад, з метою операційного контролю) покладається на пілота, експлуатанта або призначеного ним представника, за винятком випадків, передбачених главою 16 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху».

4. Повідомлення щодо плану польоту та змін до нього, а також повідомлення щодо його анулювання, за винятком випадків, наведених у

пункті 5 цієї глави адресують лише тим органам ОНР, які зазначені в главі 5 цього розділу. Такі повідомлення мають бути доступними й іншим відповідним органам ОНР або на визначених місцях таких органів та будь-яким іншим адресатам відповідно до місцевих домовленостей.

5. За запитом відповідного експлуатанта аварійні повідомлення та повідомлення щодо руху, які призначені для одночасного передання відповідним органам ОНР, також направляють:

1) одному адресату на аеродромі призначення або на аеродромі вильоту; та

2) не більше ніж двом органам операційного контролю.

Адресатів зазначає експлуатант або призначений ним представник.

6. На запит відповідного експлуатанта повідомлення про рух, які послідовно від одного до іншого передають між відповідними органами ОНР і які стосуються ПС, для якого такий експлуатант забезпечує обслуговування операційним контролем, по можливості, негайно надсилають експлуатанту або призначеному ним представнику відповідно до узгоджених місцевих процедур.

7. Повідомлення щодо ОНР, які передають мережею авіаційного зв'язку, мають містити:

1) інформацію про черговість, згідно з якою необхідно передати повідомлення, і адреси, за якими необхідно його направити, дату і час реєстрації його на відповідній станції авіаційного фіксованого електрозв'язку, а також індекс укладача;

2) текст повідомлення, що містить дані щодо ОПР, перед якими, за необхідності, надають інформацію про додаткові адреси, як визначено у пункті 13 цієї глави і які підготовлені відповідно до форматів повідомлень, що стосуються ОПР, наведених у додатку 8 до цих Авіаційних правил .

8. Індекс черговості вказують як зазначено у пунктах 2 та 3 глави 1 цього розділу.

9. Адреса складається з послідовного ряду індексів адресатів, по одному для кожного адресату, якому має бути доставлено повідомлення. Кожен індекс адресата складається з восьмилітерного послідовного ряду знаків у такому порядку:

1) чотирилітерний показчик розташування ІСАО, присвоєний місцю призначення;

2) трилітерний індекс ІСАО, що позначає авіаційний повноважний орган, службу чи льотно-експлуатаційне агентство, якому адресують повідомлення, або, у випадках, якщо ніякого індексу не присвоєно, використовують одне з наступного:

УХУ в випадку, коли адресатом є військова служба або організація;

ZZZ в випадку, коли адресатом є ПС, яке перебуває в польоті;

YYY в усіх інших випадках;

3) літеру X або однолітерний індекс, що означає відділ або підрозділ організації адресата.

Перелік покажчиків розташування ICAO міститься в Doc 7910 «Location indicators» ICAO.

Перелік трилітерних індексів ICAO міститься в Doc 8585 «Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services» ICAO.

10. При відправленні повідомлень ОПР органам ОПР використовують такі трилітерні індекси:

1) для РДЦ або ЦПІ, відповідального за РПІ або за верхній РПІ:
ZQZ – якщо повідомлення стосується польоту за ППП;
ZFZ – якщо повідомлення стосується польоту за ПВП;

2) для АДВ – ZTZ;

3) для АРО – ZPZ.

Інші трилітерні індекси для органів ОПР з цією метою не використовують.

11. Час подання повідомлення позначають групою «дата – час», що складається з шести цифр, які означають дату і час подання повідомлення для передачі відповідною станцією авіаційного електрозв'язку.

Наприклад, група «301120» означає 11 год 20 хв 30 числа.

12. Індекс укладача складається з восьмилітерного послідовного ряду, аналогічного індексу адресата, як зазначено у пункті 9 цієї глави, що означає місце складання та організацію, яка склала повідомлення.

13. Якщо в індексі адресата та/або індексі укладача використовують трилітерний індекс «YXY», «ZZZ» або «YYY», як зазначено у підпункті 2 пункту 9 цієї глави, необхідно додати таку додаткову інформацію:

1) назву організації або ідентифікацію відповідного ПС вказують на початку тексту;

2) порядок таких вставок має бути таким же, як і порядок індексів адресатів та/або індекс укладача;

3) там, де використовують більше однієї такої вставки, після останньої зазначають слово «СТОП» (STOP);

4) там, де використовують одну або кілька вставок індексів адресатів та вставку індексу укладача, перед індексом укладача зазначають слово «ВІД» (FROM).

14. При застосуванні телетайпу для отримання повідомлень ОПР у формі телетайпної сторінки-копії повідомлення ОПР, отримані каналами AFTN, будуть розміщені у вигляді комунікаційного пакету, який

визначається послідовністю символів, необхідних для забезпечення передачі. Навіть текст повідомлення AFTN може бути отриманий зі словами або групами символів перед повідомленням ОНР або після нього.

Повідомлення ОНР у цьому випадку можна визначити за наявністю відкритої дужки перед початком повідомлення та закритою дужкою після повідомлення.

В деяких випадках телетайпи, які використовують, завжди будуть друкувати два специфічні символи на відміну від відкритої та закритої дужки. Такі місцеві варіації легко вивчаються і не мають ніякого значення.

15. За винятком випадків, передбачених пунктом 18 цієї глави, повідомлення ОНР мають бути підготовлені та передані у вигляді стандартного тексту в стандартному форматі відповідно до домовленостей щодо даних, як зазначено у додатку 8 до цих Авіаційних правил.

16. У відповідних випадках, повідомлення ОНР, зазначені у додатку 8 до цих Авіаційних правил доповнюють та/або замінюють повідомленнями відповідно до специфікацій Євроконтролю «EUROCONTROL Specification for On-Line Data Interchange (OLDI)».

17. Коли повідомлення передають усно між відповідними органами ОНР, усне підтвердження у відповідь є доказом отримання повідомлення. У зв'язку з цим підтвердження у письмовій формі безпосередньо між диспетчерами УНР не вимагається. Підтвердження координації шляхом обміну повідомленнями між АС КНР є обов'язковим, якщо інше не визначено спеціальними домовленостями між відповідними органами ОНР.

Вимоги щодо запису мовних повідомлень наведено у главі 1 розділу VI АПУ «Обслуговування повітряного руху».

18. Перелік відправників та одержувачів повідомлень щодо ОПР наведено у додатку 9 цих Авіаційних правил. Адреси одержувачів повідомлень зазначені у AIP (ENR1.11).

3. Методи обміну повідомленнями

1. Вимоги, обумовлені часовими характеристиками процедур диспетчерського ОПР та АТФМ визначають метод обміну повідомленнями, який використовують для обміну даними ОПР.

2. Метод обміну повідомленнями також залежить від наявності придатних каналів зв'язку, функцій, що виконують, типу даних, що підлягають обміну, засобів їх обробки, які застосовують у відповідних центрах ОрПР та органах ОПР.

3. Основні дані плану польоту, необхідні для дотримання процедур АТФМ, мають бути отримані принаймні за 60 хв до ЕОВТ. Основні дані плану польоту забезпечуються у вигляді заповненого FPL або RPL, що надсилають поштою на бланку переліку RPL, або в іншому вигляді, придатному для використання в системах електронної обробки даних.

Заповнені заздалегідь дані плану польоту мають бути оновлені за часом, рівнем і змінами маршруту та іншою необхідною інформацією.

Плани польотів щодо рейсів, на які можуть бути розповсюджені заходи АТФМ, надають не пізніше ніж за 3 години до ЕОВТ.

4. Основні дані FPL, необхідні для ОПР, мають надаватися першому за маршрутом диспетчерському центру принаймні за 30 хв до ЕОВТ, а

кожному наступному центру – не менше ніж за 20 хв до входження ПС у район відповідальності цього центру, з метою підготовки до передання контролю.

5. За винятком випадків, передбачених у пункті 6 цієї глави, другий центр за маршрутом і кожний наступний центр повинні мати поточні дані, включаючи оновлені дані основного плану польоту, що містяться в повідомленні FPL або в повідомленні щодо розрахункових даних в доповнення до оновлених даних основного плану польоту.

6. Якщо автоматичні системи використовують для обміну даними плану польоту, а такі системи забезпечують даними кілька РДЦ, ДОП та/або АДВ, відповідні повідомлення адресують лише цим автоматизованим системам, а не кожному окремому органу ОНР.

Подальша обробка та поширення даних до відповідних органів ОНР є внутрішнім завданням приймальної системи.

7. Повідомлення щодо руху адресують одночасно першому на маршруті РДЦ, усім іншим органам ОНР за маршрутом польоту, які не можуть отримати або обробити дані FPL і відповідним органам АТФМ.

8. Обмін інформацією щодо прогресу польоту між кожним наступним диспетчерським сектором та/або РДЦ здійснюють шляхом діалогу координації та передання контролю, що включає наступні етапи:

1) сповіщення про політ в цілях підготовки до координації, якщо це необхідно;

2) координація умов передання контролю органом, що передає контроль;

3) координація, якщо це потрібно, та погодження умов прийому органом, що приймає контроль;

4) передання контролю до органу, що приймає контроль;

9. Сповіщенням про політ є повідомлення FPL, що містить всі відповідні дані ОПП або повідомлення щодо розрахункових даних, яке містить запропоновані умови передачі. Повідомлення щодо розрахункових даних використовують у разі, якщо оновлені дані основного плану польоту вже доступні для органу, що приймає контроль, тобто повідомлення FPL та відповідне(і) повідомлення про його оновлення вже відправлені органом, що передає контроль.

10. Діалог координації вважають завершеним, як тільки запропоновані умови, що містяться в повідомленні FPL, або повідомленні щодо розрахункових даних, або в одній (або кількох) зустрічній(их) пропозиції(ях) є прийнятними відповідно до операційної або логічної процедури.

11. Якщо оперативне підтвердження не отримано, повідомлення щодо логічного підтвердження автоматично передається від комп'ютера, що приймає повідомлення, для забезпечення цілісності діалогу координації з використанням зв'язку «комп'ютер – комп'ютер». Це повідомлення передають, якщо дані щодо передачі були отримані і оброблені до

необхідного ступеня, за якого повідомлення вважається вільними від синтаксичних і семантичних помилок, тобто повідомлення містить достовірну інформацію.

12. Передання контролю здійснюють шляхом безпосереднього обміну повідомленнями між органом, що приймає контроль та органом, що передає контроль або, за наявності домовленостей між двома відповідними органами, без такого обміну.

13. Якщо передання контролю включає обмін даними, пропозиція передачі, за необхідності, має містити інформацію отриману від систем спостереження ОПР. Оскільки пропозиція залежить від раніше погоджених даних з координації, подальша координація зазвичай не потрібна. Однак, при цьому вимагається прийняття запропонованих умов передачі.

14. Якщо запропоновані умови передачі більше не є прийнятними для органу, що приймає контроль, наступну координацію ініціює орган, що приймає контроль із пропозицією альтернативних прийнятних умов.

15. Якщо приймаючий центр після отримання інформації від системи спостереження ОПР не може одразу ідентифікувати ПС, він ініціює, за необхідності, здійснення додаткового обміну повідомленнями для отримання нової інформації про спостереження.

16. Після прийняття контролю за ПС, що передають, орган, що приймає контроль має завершити діалог передання контролю шляхом направлення органу, що передає контроль, повідомлення про прийняття

контролю, якщо інше не зазначено у домовленостях між відповідними органами.

4. Аварійні повідомлення

1. Різноманітні обставини, які обумовлюють кожну відому або передбачувану аварійну ситуацію, не дозволяють чітко визначити стандартні типи повідомлень для забезпечення обміну інформацією, що стосується окремої аварійної ситуації, за виключенням ситуацій, зазначених у пунктах 2-7 цієї глави.

2. Якщо орган ОНР вважає, що ПС перебуває в аварійному стані, як визначено в главі 2 розділу V АПУ «Обслуговування повітряного руху», він має передати аварійні повідомлення (ALR) будь-якому органу ОНР, що може мати відношення до польоту даного ПС і відповідним КЦПР (АДЦПР), з наявною інформацією або інформацією, що може бути отримана як зазначено в додатку 8 до цих Авіаційних правил.

3. За погодженням із відповідними органами ОНР повідомлення щодо аварійної стадії, складене органом, який використовує обладнання автоматичної обробки даних, може передаватися як повідомлення щодо зміни (CHG), як зазначено в пункті 13 глави 5 цього розділу, або повідомлення координації, як зазначено в пункті 11 глави 6 або пункті 4 глави 7 цього розділу, яке доповнюють усним повідомленням про додаткову детальну інформацію, яка має бути включена до аварійного сповіщення.

4. Якщо органу ОПР стає відомо про те, що на ПС, яке виконує політ у його районі, сталася відмова радіозв'язку, то усім наступним за маршрутом польоту органам ОПР, що вже одержали дані плану польоту (FPL або RPL), а також АДВ на аеродромі призначення передається повідомлення RCF, якщо раніше вже були направлені основні дані плану польоту.

5. У тих випадках, коли необхідно передати оперативну інформацію, що стосується ПС, яке, як відомо, знаходиться або буде знаходитися в аварійному стані, передається аварійне повідомлення, що містить вільний текст.

6. Нижче наводяться деякі приклади обставин, які можуть обґрунтувати використання довільного тексту в аварійних повідомленнях:

1) доповіді аварійних викликів або передача викликів аварійного локатора;

2) повідомлення про незаконне втручання або попередження про бомби;

3) повідомлення про серйозну хворобу або порушення пасажирів;

4) раптова зміна профілю польоту через технічну або навігаційну відмову; і

5) відмова зв'язку.

5. Повідомлення щодо руху та управління

1. Повідомлення щодо передбачуваного або фактичного руху ПС ґрунтуються на останній інформації, яка була надана органу ОПП пілотом, експлуатантом чи призначеним ним представником, або на інформації, отриманій за допомогою засобів спостереження ОПП.

2. Повідомлення щодо руху включають:

- 1) повідомлення щодо поданого плану польоту (FPL);
- 2) повідомлення щодо затримки (DLA);
- 3) повідомлення щодо зміни (CHG);
- 4) повідомлення щодо анулювання плану польоту (CNL);
- 5) повідомлення щодо вильоту (DEP);
- 6) повідомлення щодо прибуття (ARR);

3. Повідомлення щодо поданого плану польоту передають на всі польоти, на які був представлений план польоту, з метою отримання диспетчерського, польотно-інформаційного або аварійного обслуговування упродовж усього маршруту польоту або його частини за умови, коли не

застосовуються процедури RPL. Форма плану польоту та інструкція по його складанню та переданню наведена у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

4. Повідомлення FPL складає та адресує орган ОНР, який обслуговує аеродром вильоту, або, у відповідних випадках, орган ОНР, що одержує план польоту від ПС, яке перебуває в польоті, таким чином:

1) повідомлення FPL має бути відправлене до РДЦ або ЦПІ, який обслуговує диспетчерський район або РПІ, у межах якого перебуває аеродром вильоту;

2) за винятком випадку, коли дані основного плану польоту вже в наявності внаслідок домовленостей щодо RPL, повідомлення FPL має бути відправлене в усі центри, які відповідають за кожний РПІ чи верхній РПІ вздовж маршруту польоту, що не можуть опрацювати поточні дані. Крім того, повідомлення FPL відправляється до АДВ аеродрому призначення. Якщо потрібно, то повідомлення FPL також може бути відправлене до центрів АТФМ (FMP) за маршрутом польоту;

3) якщо в плані польоту зазначається про можливе надходження запиту щодо надання повторного диспетчерського дозволу в польоті, то повідомлення FPL направляють додатково відповідним центрам АТФМ (FMP) та АДВ на зміненому аеродромі призначення за межами зони IFPS. У цьому разі в полі 18 плану польоту після скорочення «RIF» зазначають маршрут польоту до переглянутого аеродрому призначення, який може бути запитаний у польоті;

4) при польоті за маршрутом, де забезпечуються лише польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування, повідомлення FPL адресується центру, який відповідає за кожен РПІ або верхній РПІ за маршрутом польоту, та АДВ на аеродромі призначення.

5. Якщо політ виконують з проміжними зупинками та плани польотів для кожного етапу польоту подають на аеродромі першого вильоту, застосовують таку процедуру:

1) ARO аеродрому першого вильоту:

передає повідомлення FPL стосовно першого етапу польоту відповідно до положень пункту 4 цієї глави;

передає окремі повідомлення FPL стосовно кожного наступного етапу польоту адресованому ARO відповідного наступного аеродрому вильоту;

2) ARO на кожному наступному аеродромі вильоту при отриманні повідомлення FPL розпочинає такі самі дії, які виконувалися б, якби план польоту подавався на місці

6. Якщо між відповідними провайдерами послуг ОПР (органами ОПР) була досягнута домовленість про допомогу в ідентифікації ПС для уникнення або зниження потреби щодо перехоплення ПС у випадку відхилення від встановленого маршруту, повідомлення FPL щодо польотів по визначених маршрутах або ділянках маршрутів у безпосередній близькості від меж РПІ (верхніх РПІ) мають також бути адресовані до відповідних суміжних центрів.

7. Повідомлення FPL має бути передане негайно після подання плану польоту. Якщо план польоту подається більше ніж за 24 год до ЕОВТ, у полі 18 плану польоту має бути зазначена дата вильоту.

8. Повідомлення DLA передається в тому випадку, коли виліт ПС, для якого були відправлені основні дані плану польоту (FPL або RPL) затримуються більш ніж на 30 хв після розрахункового часу прибирання колодок, що містяться в основних даних наданого плану польоту.

9. Повідомлення DLA передається органами ОПР, який обслуговує аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних польоту.

10. Повідомлення CHG передають в тому випадку, коли необхідно внести деякі зміни в основні дані плану польоту, які містяться у раніше переданих даних FPL або RPL. Повідомлення CHG передається тим одержувачам основних даних плану польоту, яких стосується ця зміна і яким не було надано відповідні змінені основні дані плану польоту.

11. Повідомлення CNL передають у випадку необхідності анулювання раніше розповсюджених даних основного плану польоту.

Повідомлення CNL передає експлуатант або орган ОПР, який обслуговує аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних плану польоту.

12. Повідомлення DEP передається негайно після вильоту ПС, щодо якого раніше були розповсюджені основні дані плану польоту.

Повідомлення DEP передає орган ОНР, що обслуговує даний аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних плану польоту.

13. При отриманні органом ОНР, що обслуговує аеродром прильоту, даних про прибуття ПС, цей орган передає повідомлення ARR відповідно до переліку адрес, наведених у додатку 8 цих Авіаційних правил. Крім цього, повідомлення ARR передають:

1) у разі посадки на аеродромі призначення:

органу ОНР на аеродромі вильоту, який складав повідомлення щодо плану польоту, якщо в цьому повідомленні мав місце запит про направлення повідомлення ARR. Запит щодо передання повідомлення ARR зазначається в полі типу 18 відкритим текстом;

2) у разі посадки на запасному або іншому аеродромі:

АДВ та АРО аеродрому призначення;

АРО на аеродромі вильоту;

РДЦ або ЦПІ, який відповідає за кожний РПІ (верхній РПІ), через який відповідно до плану польоту проходив би політ ПС, якби маршрут польоту не було змінено.

іншим адресатам відповідно до додатку 9 до цих Авіаційних правил;

14. Якщо ПС, яке виконувало контрольований політ, під час якого мала місце відмова двостороннього зв'язку «повітря – земля», виконало посадку, орган ОНР аеродрому прибуття передає повідомлення ARR відповідно до переліку адрес, наведених у додатку 8 цих Авіаційних правил. Крім цього, повідомлення ARR передають:

- 1) у разі посадки на аеродромі призначення:
 - усім органам ОПП, що мали відношення до даного польоту в період відмови зв'язку;
 - усім іншим органам ОПП, які могли отримати інформацію про відмову зв'язку;
 - іншим адресатам відповідно до додатку 9 до цих Авіаційних правил;

- 2) у разі посадки на запасному або іншому аеродромі:
 - органу ОПП на аеродромі призначення; потім цей орган транслює повідомлення ARR відповідно до переліку адрес наведених у додатку 8 цих Авіаційних правил та як зазначено у підпункті 1 цього пункту.

15. Обмін повідомленнями в європейському регіоні здійснюють за допомогою системи IFPS. Взаємодія між НМОС, органами ОПП, FMP та експлуатантами ПС здійснюється з використанням повідомлень та відповідно до правил і процедур, розроблених НМОС та викладених у Керівництвах НМОС «ATFCM User Manual», «ATFCM Operational Manual», «IFPS User Manual».

Операційні повідомлення IFPS мають тільки формат ADEXP.

16. До загальних операційних повідомлень IFPS у відповідь належать:

- 1) повідомлення підтвердження (ACK);

- 2) повідомлення про ручну обробку (MAN);

- 3) повідомлення про відхилення (REJ).

Операційні повідомлення IFPS щодо ATFM наведено у пунктах 10-30 глави 9 цього розділу.

17. Повідомлення АСК застосовують для того, щоб сповістити відправнику про успішну обробку надісланого повідомлення.

Повідомлення АСК надсилають відправнику та/або експлуатанту, коли отримане повідомлення було успішно оброблено автоматично або вручну оператором IFPS. Якщо отримане повідомлення було оброблено вручну, тоді повідомленню АСК буде передувати повідомлення MAN.

Автоматична обробка в системі IFPS не означає, що повідомлення FPL приймається до системи IFPS без змін. IFPS буде, наприклад, автоматично вставляти оптимальний маршрут між двома точками, якщо такий маршрут не вказано в отриманому повідомленні. Для того, щоб розрізнити автоматичну обробку без доповнень із боку IFPS та автоматичну обробку зі змінами, застосовуються два різних формати повідомлень АСК: «Short АСК» та «Long АСК».

18. Повідомлення MAN використовують для того, щоб сповістити відправнику про те, що у надісланому повідомленні виявлено помилки та що це повідомлення направлено на ручну обробку.

За повідомленням MAN надсилається після деякої затримки, потрібної для ручної обробки, або АСК – якщо після корекції оператором IFPS план польоту було успішно оброблено, або повідомлення REJ. Повідомлення REJ використовують для того, щоб сповістити відправника про те, що надіслане повідомлення не може бути успішно оброблено, ні автоматично, ні при ручній обробці.

19. Отримання REJ вказує на те, що повідомлення, на яке воно прийшло, було відхилено системою IFPS.

Кожне повідомлення REJ містить перелік полів помилок (не більше 10), де вільним текстом називається характер помилок.

Повідомлення REJ не зберігається в системі IFPS.

Відправники повідомлення повинні завжди реагувати на отримання REJ шляхом зміни/виправлення надісланого повідомлення та повторного його відправлення до IFPS.

6. Повідомлення щодо координації

1. Положення, які визначають здійснення координації, містяться в розділі X цих Авіаційних правил. Фразеологія, яку використовують при мовному зв'язку наведена в розділі XII та у додатку 6 цих Авіаційних правил. Формат та компонування полів повідомлень з даними наведено у додатку 8 цих Авіаційних правил.

2. Оскільки для координації взаємодії з питань ОПР та автоматизованого обміну планами польотів і передавання даних в європейському регіоні використовується автоматичний обмін даними із застосуванням протоколу стандарту OLDI відповідно до специфікацій Євроконтролю «EUROCONTROL Specification for On-Line Data Interchange (OLDI)», повідомлення щодо координації не наводяться у цьому додатку.

3. Інформація про повідомлення щодо координації, міститься у розділі 11 «Air Traffic Services Messages» та додаванні 3 «Air Traffic Services Messages» Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO.

7. Додаткові повідомлення

1. До додаткових повідомлень відносять:

- 1) повідомлення щодо запиту плану польоту;
- 2) повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту;
- 3) повідомлення щодо додаткового плану польоту.

2. Повідомлення щодо запиту плану польоту (RQP) передають з метою отримання органом ОПП даних плану польоту. Це може відбутися при одержанні повідомлення про ПС, відносно якого раніше не було отримано ніяких відповідних основних даних плану польоту. Повідомлення RQP направляють органу ОПП, що передає контроль і який склав повідомлення EST, або центру, що склав повідомлення щодо оновлення даних і відносно якого відсутні відповідні основні дані плану польоту. Якщо ніякого повідомлення не отримано, а ПС установлює радіотелефонний зв'язок і має потребу в обслуговуванні, повідомлення RQP має бути передано попередньому органу ОПП за маршрутом польоту.

3. Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (RQS) передають з метою отримання органом ОПП додаткових даних плану польоту. Повідомлення RQS передають до ARO аеродрому вильоту, або, в разі надання плану польоту під час польоту, органу ОПП, зазначеному в повідомленні щодо плану польоту.

4. Повідомлення щодо додаткового плану польоту (SPL) має передаватися ARO аеродрому вильоту органам ОПП, які запитують додаткову інформацію, окрім тієї, що вже була передана в повідомленні CPL або FPL. Якщо таке повідомлення передають каналами авіаційного зв'язку, йому присвоюють такий самий індекс черговості, як і повідомленню щодо запити.

5. Інструкції щодо передання SPL наведені у додатку 1 цих Авіаційних правил.

В європейському регіоні автоматичний обмін повідомленням здійснюють відповідно до специфікацій Євроконтролю «EUROCONTROL Specification for On-Line Data Interchange (OLDI)».

8. Повідомлення щодо контролю

1. До повідомлень щодо контролю належать:

- 1) повідомлення щодо дозволів;
- 2) повідомлення щодо керування потоком;
- 3) повідомлення щодо донесень про місцезнаходження та донесення з борту.

2. Положення щодо дозволів викладені в главі 5 розділу IV цих Авіаційних правил. Зміст повідомлень щодо дозволів та відповідні правила

їх передання наведені у пунктах 3-7 цієї глави. Положення щодо використання CPDLC для передання повідомлень наведені у розділі XIV, а вимоги щодо намірів, атрибутів повідомлень і варіантів відображень наведено у додатку 7 цих Авіаційних правил.

3. Диспетчерські дозволи мають містити елементи в такому порядку:

1) ідентифікація ПС;

2) межа дії дозволу;

3) маршрут польоту;

4) рівень(ні) польоту для всього маршруту або його частини та, при необхідності, зміна рівнів;

5) будь-які необхідні вказівки або інформація з інших питань, наприклад щодо маневрування при заходженні на посадку або вильоті, зв'язку і часу закінчення терміну дії дозволу.

Якщо дозвіл щодо рівнів розповсюджується лише на частину маршруту, то важливо, щоб орган УПР зазначав пункт, до якого діє ця частина дозволу щодо рівнів, коли необхідно забезпечити дотримання вимог пункту 4 глави 11 розділу IX АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

Під часом закінчення терміну дії дозволу слід розуміти час, після закінчення якого даний дозвіл автоматично анулюється, якщо виконання польоту не розпочато.

4. Вказівки, включені в дозволи щодо рівнів, мають містити:

1) крейсерський рівень(і) або діапазон рівнів під час набирання висоти в крейсерському режимі та, при необхідності, пункт, до якого діє дозвіл щодо рівня(ів);

2) за необхідності, рівні, на яких має здійснюватися проліт основних точок;

3) за необхідності, місце або час початку набирання висоти або зниження;

4) за необхідності, швидкість набирання висоти або зниження;

5) за необхідності, детальні вказівки щодо рівнів вильоту чи заходження на посадку.

5. За передачу дозволу ПС у визначений або передбачуваний час, а також за негайне сповіщення органа ОПР, якщо дозвіл не було передано в межах визначеного періоду часу, відповідає авіаційна станція або експлуатант ПС, який отримав цей дозвіл.

6. Персонал, який одержує диспетчерські дозволи для їх передання на борт ПС, повинен передавати такі дозволи з точним дотриманням фразеології, що використовують для отриманих дозволів. Якщо персонал, який передає такі дозволи на борт ПС, не входить до складу органів ОПР,

важливо забезпечити виконання даної вимоги досягненням відповідних домовленостей.

7. Обмеження рівнів польоту, призначених диспетчером за допомогою двостороннього зв'язку «повітря – земля» мають повторюватися пілотом разом з наступними дозволами щодо рівнів польоту, для того, щоб вони залишались дійсними.

Обмеження рівнів польоту, опублікованих в якості елементів SID та STAR, наведено у пунктах 9-13, 12-16 глави 4 розділу VI цих Авіаційних правил.

8. Положення, які визначають порядок керування потоком повітряного руху викладені в главі 11 розділу III АПУ «Обслуговування повітряного руху» та АПУ «Правила організації потоків повітряного руху». Інструктивний матеріал щодо керування потоками міститься в Doc 9971 «Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management (ATFM)» ICAO. Формат і правила групування даних, які застосовують для обміну повідомленнями на глобальному рівні ще не розроблений.

9. AFTN в Україні забезпечує NMOC в межах IFPS при підтримці FMP, розташованих у кожному центрі ОрПП. Взаємодія між NMOC, органами ОРП, FMP та експлуатантами ПС здійснюється з використанням повідомлень та відповідно до правил та процедур, розроблених NMOC та викладених у керівництвах NMOC «ATFCM User's Manual», «ATFCM Operational Manual», «IFPS User's Manual».

10. Формат повідомлень та домовленості щодо даних, які стосуються донесень місцезнаходження і спеціальних донесень наведено в Інструкції по

передачі донесень з борту ПС каналами мовного зв'язку, яку наведено у додатку 5 цих Авіаційних правил. При цьому використовують:

1) для донесень про місцезнаходження – розділ 1 форми AIREP SPECIAL;

2) для спеціальних донесень – розділ 1 та відповідно розділ 2 та/або 3 форми AIREP SPECIAL.

11. У випадках, коли повідомлення щодо спеціальних донесень передають каналами мовного зв'язку і в подальшому направляють за допомогою автоматизованої обробки даних, яке не може приймати індекс типу повідомлень ARS, передбачений для спеціальних донесень з борту, такі повідомлення передають під іншим індексом, як має бути зазначено в Doc 7030 «Regional Supplementary Procedures» ICAO, за умови, що:

1) дані, які передають відповідають формату, який визначений для спеціальних донесень з борту;

2) вживають заходів для забезпечення передання спеціальних донесень з борту відповідному метеорологічному органу і на борт ПС, що стосується.

9. Польотно-інформаційні повідомлення

1. До польотно-інформаційних повідомлень належать такі повідомлення:

- 1) повідомлення, що містять інформацію про рух:
повідомлення стосовно інформації про рух для ПС, що виконують політ за межами контрольованого повітряного простору;
повідомлення щодо інформації про основний рух, які передають для ПС, що виконує політ за ППП у контрольованому повітряному просторі;
повідомлення, що містять інформацію про основний місцевий рух;
- 2) повідомлення, що містять метеорологічну інформацію;
- 3) повідомлення, що стосуються функціонування аеронавігаційних засобів;
- 4) повідомлення, що містять інформацію щодо стану аеродрому;
- 5) повідомлення про інцидент, пов'язаний із повітряним рухом.

2. З урахуванням факторів, які обумовлюють характер польотно-інформаційного обслуговування, зокрема забезпечення ПС, що виконують політ за межами контрольованого повітряного простору, інформацією про можливу небезпеку зіткнення, установити стандартні тексти повідомлення

стосовно інформації про рух ПС за межами контрольованого повітряного простору неможливо.

При переданні таких повідомлень, тим не менш, вони мають містити необхідні дані щодо напрямку польоту та розрахункового часу, рівня та точки, де ПС, яким загрожує можлива небезпека зіткнення, розійдуться, обженуть одне одного або зблизяться. Цю інформацію надають таким чином, щоб пілот кожного відповідного ПС міг чітко уявити для себе характер небезпеки.

3. Повідомлення що містять інформацію про основний рух, які передають для ПС, що виконує політ за ППП мають містити такий текст:

- 1) ідентифікація ПС, якому надають інформацію;
- 2) слова «РУХ ...» (TRAFFIC ...) або «ДОДАТКОВИЙ РУХ ...» (ADDITIONAL TRAFFIC ...);
- 3) напрямок польоту відповідного ПС;
- 4) тип відповідного ПС;
- 5) крейсерський рівень відповідного ПС і розрахунковий час прибуття в основну точку, розташовану найближче до того місця, де ПС перетинатиме рівні.

4. Повідомлення, що містять інформацію про основний місцевий рух при їх переданні мають містити такий текст:

1) ідентифікація ПС, якому надають інформацію;

2) за необхідності слова «РУХ ...» (TRAFFIC ...) або «ДОДАТКОВИЙ РУХ ...» (ADDITIONAL TRAFFIC ...);

3) опис основного місцевого руху, який дає змогу пілоту розпізнати його, наприклад: тип, швидкісна категорія та/або колір ПС, тип транспортного засобу, кількість осіб тощо;

4) місце розташування основного місцевого руху щодо відповідного ПС і напрямок його руху.

5. Положення, що визначають порядок надання інформації про рух містяться також у главі 2 розділу IV АПУ «Обслуговування повітряного руху», глави 20 розділу V, глави 3 розділу VII цих Авіаційних правил.

6. Повідомлення для пілота, який переходить від польоту за ППП до польоту за ПВП там, де є ймовірність того, що виконувати політ в ВМУ неможливо, передають так: «ЗА ПОВІДОМЛЕННЯМ (прогнозом) В РАЙОНІ (місце) ПРИЛАДОВІ МЕТЕОРОЛОГІЧНІ УМОВИ» (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECAST) IN THE VICINITY OF (location)).

7. Повідомлення, що містять метеорологічну інформацію, зокрема інформацію про метеорологічні умови на аеродромах, яка підлягає передачі на борт ПС відповідним органом ОПР відповідно до вимог глав 3-5 розділу VI та глави 3 розділу VII цих Авіаційних правил, беруть з метеорологічних повідомлень, переданих відповідним метеорологічним органом і доповнених, при необхідності, для ПС, що прибувають або вилітають інформацією з дисплеїв, пов'язаних з метеорологічними датчиками (зокрема, з тими, які заміряють приземний вітер і дальність видимості на ЗПС), розташованими в органах ОПР, а саме:

1) місцеві метеорологічні регулярні і спеціальні зведення;

2) METAR/SPECI, для розповсюдження на інших аеродромах за межами аеродрому вильоту, призначені, головним чином, для планування польотів, радіомовної передачі VOLMET і передач D-VOLMET.

На аеродромах, де відсутні автоматизовані системи метеорологічних спостережень, місцеві регулярні та спеціальні зведення складають згідно з форматом зведень у кодовій формі METAR/SPECI, які доповнюють інформацією про особливі явища погоди в зонах заходження на посадку та набору висоти відкритим текстом.

8. Метеорологічну інформацію, зазначену у пункті 7 цієї глави беруть з метеорологічних зведень, що містять такі елементи:

1) середні значення напрямку і швидкості приземного вітру і їх значні зміни;

- 2) видимість, включаючи суттєві зміни за напрямками;
- 3) дальність видимості на ЗПС (RVR);
- 4) фактичну погоду;
- 5) кількість і висоту нижньої межі хмарності нижнього шару;
- 6) температуру повітря і точки роси;
- 7) дані для установки (установок) висотоміра;
- 8) іншу додаткову інформацію.

Формати місцевих регулярних та спеціальних зведень, зведень METAR/SPECI, критерії осереднення метеорологічних параметрів та діапазони й роздільна здатність числових елементів, що включають до метеорологічних повідомлень про погоду на аеродромі, наведено в АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

9. Повідомлення щодо функціонування аеронавігаційних засобів органи ОПР передають ПС із плану польоту яких очевидно, що на їхній політ може вплинути експлуатаційний стан відповідного аеронавігаційного засобу.

Такі повідомлення містять необхідні дані про експлуатаційний стан відповідного засобу і, якщо він не працює, то в них зазначають орієнтовний час відновлення нормального функціонування.

Загальна інформація щодо моніторингу експлуатаційного стану навігаційних засобів наведена у главі 2 розділу VII АПУ «Обслуговування повітряного руху».

10. У всіх випадках, коли надають повідомлення з інформацією щодо стану аеродрому, вона викладається в чіткій і стислій формі, щоб пілоту можна було простіше зрозуміти ситуацію, що описується. Вона надається в усіх випадках, коли диспетчер вважає це необхідним в інтересах безпеки польотів або на запит ПС. Якщо інформація надається з ініціативи диспетчера, то її передають усім відповідним ПС завчасно для того, щоб пілоти могли належним чином використати цю інформацію.

Положення, що стосуються надання інформації щодо стану аеродрому наведено у главі 4 розділу VII цих Авіаційних правил.

11. При забезпеченні інформацією про стан поверхні ЗПС та умови, що можуть негативно впливати на гальмівний ефект необхідно використовувати такі терміни:

«УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ» (COMPACTED SNOW);

«СУХА» (DRY);

«СУХИЙ СНІГ» (DRY SNOW);

«СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ» (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);

«СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ» (DRY SNOW ON TOP OF ICE);

«ІНІЙ» (FROST);

«ЛІД» (ICE);

«СЛЬОТА» (SLUSH);

«СТОЯЧА ВОДА» (STANDING WATER);

«ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ» (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW);

«МОКРА» (WET);

«МОКРИЙ ЛІД» (WET ICE);

«МОКРИЙ СНІГ» (WET SNOW);

«МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ» (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);

«МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ» (WET SNOW ON TOP OF ICE).

12. Відповідні органи ОПР повинні мати підготовлену для передачі на запит ПС інформацію щодо стану ЗПС у вигляді стандартного донесення щодо стану ЗПС (RCR). Така інформація має бути передана ПС у порядку виконання посадки чи зльоту.

13. Повідомлення про інцидент пов'язаний з повітряним рухом передають у разі, якщо ПС, із яким стався інцидент, прямує до пункту призначення, що перебуває за межами зони обслуговування органу ОПР, який забезпечує обслуговування у районі, де стався інцидент.

Органу ОПР, який забезпечує обслуговування у районі, де стався інцидент необхідно повідомити про зазначений інцидент орган ОПР на аеродромі призначення та проінформувати про необхідність отримання звіту від пілота після посадки.

14. У повідомлення щодо звіту про інцидент під час повітряного руху слід включати наступну інформацію:

- 1) тип інциденту (AIRPROX, процедури або засоби);
- 2) ідентифікація відповідного ПС;
- 3) час і положення в момент інциденту;
- 4) короткі відомості про інцидент.

Положення, що стосуються повідомлення щодо звіту про інцидент пов'язаний з повітряним рухом наведено також у главі 3 розділу XVI цих Авіаційних правил.

ХІІ.Процедури ведення радіотелефонного зв'язку та фразеологія радіообміну

1. Авіаційне мобільне обслуговування. Мовний електрозв'язок

1. З метою виконання зазначених нижче в цьому розділі положень, процедури зв'язку, що застосовуються під час авіаційного мобільного обслуговування, у відповідних випадках, також застосовуються до авіаційного рухомого супутникового обслуговування.

Інструктивний матеріал щодо впровадження аеронавігаційного мобільного супутникового обслуговування міститься у Doc 9925 «Manual on the Aeronautical Mobile Satellite (Route) Service» ICAO. Додаткові матеріали щодо супутникового мовного зв'язку (SATVOICE) міститься у Doc 10038

«Satellite Voice Operations Manual» та у Doc 9869 «Performance-Based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» ICAO.

2. Під час комунікацій завжди мають бути забезпечені найвищі стандарти у дотриманні зазначених нижче у цьому розділі вимог.

3. Стандартну фразеологію радіообміну використовують у всіх ситуаціях, для яких вона визначена.

Якщо для передачі необхідного повідомлення недостатньо стандартної фразеології, використовують звичайну мову.

Вимоги щодо володіння мовою наведено у додатку 1 «Personnel Licensing» ICAO.

4. Необхідно уникати передання повідомлень, які не визначено у пункті 12 цієї глави на частотах аеронавігаційного мобільного обслуговування, коли зв'язок аеронавігаційного фіксованого обслуговування здатен забезпечити такі цілі.

5. Під час ведення зв'язку слід враховувати можливість неточного розуміння та сприйняття повідомлень людиною. Інструктивний матеріал щодо аспектів людського фактору наведено в Doc 9683 «Human Factors Training Manual» ICAO.

6. Якщо бортовій станції необхідно надіслати сигнали для перевірки або налаштування, які можуть перешкоджати роботі розташованої неподалік авіаційної станції, до початку передачі сигналів необхідно отримати згоду такої станції. Такі передачі зводять до мінімуму.

7. Якщо станція авіаційного мобільного обслуговування має наміри надіслати сигнали для перевірки або налаштування передавача чи приймача, їй необхідно зробити попередній виклик. Тривалість такої передачі має бути не більше 10 с та складатися з мовної передачі цифр ОДИН, ДВА, ТРИ тощо (ONE, TWO, THREE, etc.) і радіопозивного станції, яка передає сигнали. Такі передачі зводять до мінімуму.

8. Якщо іншого не передбачено, станція, яка має повідомлення для передачі, відповідає за встановлення зв'язку.

Процедури встановлення зв'язку при використанні SELCAL, наведено у розділі 5 тому II «Communication Procedures including those with PANS status» додатку 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

9. Після виклику авіаційної станції, що приймає повідомлення, має минути принаймні 10 с перед тим, як буде виконаний наступний виклик. Це необхідно для запобігання непотрібним передачам у той час, як авіаційна станція готується відповісти на попередній виклик.

10. Якщо авіаційну станцію одночасно викликають декілька бортових станцій, рішення щодо порядку встановлення зв'язку з ПС приймає авіаційна станція.

11. Тривалість ведення зв'язку між бортовими станціями визначається бортовою станцією, яка здійснює приймання повідомлень, якщо немає заперечень з боку авіаційної станції. Якщо такий зв'язок здійснюють на частоті авіаційної станції органу ОНР, необхідно одержати від нього попередній дозвіл. Для короткого обміну повідомленнями такий дозвіл не потрібний.

12. Повідомлення авіаційного мобільного обслуговування у порядку пріоритетності під час встановлення радіозв'язку та передання повідомлень мають такі категорії:

- 1) аварійні виклики, аварійні повідомлення та аварійний повітряний рух;
- 2) термінові повідомлення, включаючи повідомлення із сигналом санітарного ПС;
- 3) повідомлення щодо пеленгації;
- 4) повідомлення щодо безпеки польотів;
- 5) метеорологічні повідомлення;
- 6) повідомлення щодо регулярності польотів.

13. Для категорії повідомлень, зазначених у підпункті 1 пункту 12 цієї глави застосовують радіотелефонний сигнал аварійного стану «МЕЙДЕЙ» (MAYDAY).

14. Для категорії повідомлень, зазначених у підпункті 2 пункту 12 цієї глави застосовують радіотелефонні сигнали терміновості «ПЕН ПЕН» (PAN PAN) або «ПЕН ПЕН САНІТАРНИЙ» (PAN PAN MEDICAL).

15. Повідомлення щодо актів незаконного втручання застосовують у виняткових обставинах, які можуть обумовити недотримання встановлених процедур радіозв'язку для відповідних категорій повідомлень та їх пріоритетів.

16. Повідомлення NOTAM може стосуватися кожної з категорій, наведених у підпунктах 3-6 пункту 12 цієї глави. Рішення про те, до якої категорії належить те або інше повідомлення NOTAM, залежатиме від його змісту та важливості для відповідного ПС.

17. Повідомлення про аварійний стан ПС та аварійний повітряний рух супроводжують відповідно до положень глави 6 цього розділу.

18. Термінові повідомлення та терміновий рух, включаючи повідомлення із сигналом санітарного ПС супроводжують відповідно до положень глав 6 та 8 цього розділу.

19. Повідомлення щодо пеленгації супроводжують відповідно до глави 6 тому II «Communication Procedures including those with PANS status» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

20. Повідомлення щодо безпеки польотів охоплюють такі повідомлення:

1) повідомлення щодо руху та контролю, як зазначено у розділі XI цих Авіаційних правил;

2) повідомлення, що складаються експлуатантами ПС або на борту ПС і мають безпосередній стосунок до ПС, що перебуває в польоті;

3) метеорологічну інформацію, що має безпосереднє відношення до ПС, яке перебуває в польоті або готується до вильоту (передану індивідуально або призначену для радіомовлення);

4) інші повідомлення щодо ПС, які перебувають у польоті або готуються до вильоту.

21. Метеорологічні повідомлення охоплюють метеорологічну інформацію, яку передають на борт або з борту ПС, крім інформації, що зазначена в підпункті 3 пункту 20 цієї глави.

22. Повідомлення щодо регулярності польотів охоплюють такі повідомлення:

1) повідомлення щодо експлуатації чи технічного обслуговування засобів, що мають важливе значення для забезпечення безпеки та регулярності польотів ПС;

2) повідомлення щодо обслуговування ПС;

3) вказівки представників експлуатантів ПС щодо змін потреб, які пов'язані з пасажирями та екіпажем і викликані неминучими відхиленнями

від розкладу. Введення до складу повідомлень такого типу індивідуальних потреб пасажирів або екіпажу не допускається;

4) повідомлення щодо незапланованої посадки, яку ПС планує виконати;

5) повідомлення щодо частин і матеріалів, терміново необхідних для ПС;

23. Органи ОПР, що використовують канали прямого зв'язку між пілотом і диспетчером, можуть супроводжувати повідомлення щодо регулярності польотів за умови, що це не перешкоджає виконанню їх основних обов'язків, а інші канали для обробки таких повідомлень відсутні.

24. Повідомлення однакової терміновості слід передавати в порядку їх надходження.

25. Канал зв'язку «інтерпайлот» використовують для передання повідомлень з будь-яких питань, які впливають на безпеку та регулярність польотів. Категорія та терміновість таких повідомлень визначаються на підставі їхнього змісту відповідно до пункту 12 цієї глави.

26. Якщо передача повідомлення не була повністю завершена на момент одержання вказівок про його відміну, станція, яка передає повідомлення, дає вказівку станції, яка приймає повідомлення, не брати до уваги неповну передачу. У цьому випадку використовують фразу «ПОМИЛКОВО» (DISREGARD).

27. Якщо очікується корегування повністю переданого повідомлення і необхідно поінформувати станцію, що приймає повідомлення, не починати подальші дії або якщо доставка чи подальша ретрансляція повідомлення не може бути здійснена, така передача має бути скасована. У цьому випадку використовують фразу «СКАСОВУЮ» (CANCEL).

28. Станція, що скасовує передачу, відповідає за будь-які подальші дії.

2. Радіотелефонні процедури

1. Коли диспетчер або пілот використовують мовний радіозв'язок і ведуть голосову радіопередачу, відповідь має бути надана також голосом. Особливості застосування мовного електрозв'язку при використанні CPDLC наведено у главі 3 розділу XIV цих Авіаційних правил.

2. Радіообмін «повітря – земля» ведеться англійською або українською мовами.

Вимоги щодо рівня володіння диспетчерами УПР мовою для ведення радіотелефонного зв'язку визначено у АПУ «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів диспетчерів управління повітряним рухом», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 31 травня 2018 року № 485, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 21 вересня 2018 року за № 1089/32521 (далі – АПУ «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів диспетчерів управління повітряним рухом»).

3. В контрольованому повітряному просторі ОПР та зонах маневрування контрольованих аеродромів радіообмін «повітря-земля» ведеться англійською мовою. Ця вимога не є обов'язковою для державних ПС України та ПС України, які виконують політ як операційний повітряний рух.

В неконтрольованому повітряному просторі радіообмін «повітря-земля» може здійснюватися англійською або українською мовами на вибір бортової станції.

Мову(и), яку(і) використовує окрема авіаційна станція публікують в AIP або в інших аеронавігаційних публікаціях, пов'язаних з такими станціями.

4. При переданні каналами радіотелефонного зв'язку власних назв, скорочених назви видів обслуговування та інших слів, вимова яких підлягає сумнівну, для їх вимови використовують кодові слова фонетичного алфавіту ІКАО. Фонетичний алфавіт ІКАО, наголос та бажану вимову кодових слів наведено у додатку 2 цих авіаційних правил.

5. Під час передачі чисел кожену цифру вимовляють окремо, за винятком випадків, зазначених у пунктах 7-11 цієї глави.

Наприклад:

позивні ПС «AUI 811», «SQP 181» передають як «ЮКРЕЙН ІНТЕРНЕСЕНЛ ВІСІМ ОДИН ОДИН» (UKRAINE INTERNATIONAL EIGHT ONE ONE), «СКАЙАП ОДИН ВІСІМ ОДИН» (SKYUP ONE EIGHT ONE) відповідно;

курси ПС «100°», «080°» передають як «КУРС ОДИН НУЛЬ НУЛЬ» (HEADING ONE ZERO ZERO), «КУРС НУЛЬ ВІСІМ НУЛЬ» (HEADING ZERO EIGHT ZERO) відповідно;

числа Маха «1,05», «0,64» передають як «МАХ ОДИН КОМА НУЛЬ П'ЯТЬ» (MACH ONE DECIMAL ZERO FIVE), «МАХ НУЛЬ КОМА ШІСТЬ ЧОТИРИ» (MACH ZERO DECIMAL SIX FOUR) відповідно;

напрямок та швидкість вітру «200° 10 м/с», «040° 20 kt пориви 30 kt» передають як «ВІТЕР ДВА НУЛЬ НУЛЬ ГРАДУСІВ ОДИН НОЛЬ МЕТРІВ ЗА СЕКУНДУ» (WIND TWO ZERO ZERO DEGREES ONE ZERO METERS PER SECOND), «ВІТЕР НУЛЬ ЧОТИРИ НУЛЬ ГРАДУСІВ ДВА НУЛЬ ВУЗЛІВ ПОРИВИ ТРИ НУЛЬ ВУЗЛІВ» (WIND ZERO FOUR ZERO DEGREES ONE ZERO KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS) відповідно;

ЗПС «27», «04» передають як «ЗПС ДВА СІМ» (RUNWAY TWO SEVEN), «ЗПС НУЛЬ ЧОТИРИ» (RUNWAY ZERO FOUR) відповідно.

6. Під час передачі чисел, що зазначають ешелони польоту кожен цифру вимовляють окремо, за винятком ешелонів польоту в назві яких містяться цілі сотні. У цьому випадку вимовляють цифру, що позначає кількість сотень з додаванням слова «СОТЕНЬ» у відповідному відмінку або (HUNDRED).

Наприклад, ешелони польоту «FL180», «FL200» передають як «ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ ОДИН ВІСІМ НУЛЬ» (FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO), «ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ ДВІ СОТНІ» (FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED) відповідно.

7. Під час передачі значення атмосферного тиску для встановлення шкали висотоміру кожен цифру вимовляють окремо, за винятком тиску 1 000 гПа, який передають як «ОДНА ТИСЯЧА» (ONE THOUSAND).

Наприклад, значення тиску QNH «993», «1000», «1009» передають як «QNH ДЕВ'ЯТЬ ДЕВ'ЯТЬ ТРИ» (QNH NINE NINE THREE), «QNH ОДНА

ТИСЯЧА» (QNH ONE THOUSAND), «QNH ОДИН НУЛЬ НУЛЬ ДЕВ'ЯТЬ» (QNH ONE ZERO ZERO NINE) відповідно.

8. Під час передачі чисел, що зазначають коди прийомовідповідача ВОРЛ кожен цифру вимовляють окремо, за винятком кодів, які містять цілі тисячі. У цьому випадку вимовляють цифру, що позначає кількість тисяч з додаванням слова «ТИСЯЧ» у відповідному відмінку або (THOUSAND).

Наприклад, код прийомовідповідача ВОРЛ «7600», «2000» передають як «КОД ВІДПОВІДАЧА СІМ ШІСТЬ НУЛЬ НУЛЬ» (SQUAWK SEVEN SIX ZERO ZERO), «КОД ВІДПОВІДАЧА ДВІ ТИСЯЧІ» (SQUAWK TWO THOUSAND) відповідно.

9. Під час передачі чисел, що зазначають абсолютну або відносну висоту польоту, висоту хмарності, видимість, RVR інформацію, яка містить цілі сотні та цілі тисячі вимовляють із зазначенням цифри, що позначає кількість сотень або тисяч з додаванням слова «СОТЕНЬ», «ТИСЯЧ» у відповідному відмінку або (HUNDRED), (THOUSAND) відповідно. Комбінації тисяч і цілих сотень вимовляють із зазначенням кожної цифри в числі, що позначає кількість тисяч з додаванням слова «ТИСЯЧ» у відповідному відмінку або (THOUSAND), а після цього кількість сотень з додаванням слова «СОТ(-ЕНЬ)», «СТІ», «СТА» у відповідному відмінку або (HUNDRED).

Наприклад:

висоту «800», «3400», «12 000» передають як «ВІСІМ СОТ» (EIGHT HUNDRED), «ТРИ ТИСЯЧІ ЧОТИРИ СТА» (THREE THOUSAND FOUR HUNDRED), «ОДИН ДВА ТИСЯЧ» (ONE TWO THOUSAND);

висоту хмарності «2 200», «4300» передають як «ДВІ ТИСЯЧІ ДВІ СТІ» (TWO THOUSAND TWO HUNDRED), «ЧОТИРИ ТИСЯЧІ ТРИ СТА» (FOUR THOUSAND THREE HUNDRED);

видимість «1 000» «700» передають як «ВИДИМІСТЬ ОДНА ТИСЯЧА» (VISIBILITY ONE THOUSAND), «ВИДИМІСТЬ СІМ СОТ» (VISIBILITY SEVEN HUNDRED);

RVR «600», «1700» передають як «RVR ШІСТЬ СОТ» (RVR SIX HUNDRED), «RVR ОДНА ТИСЯЧА СІМ СОТ» (RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED).

В українській фразеології при зазначенні чисел комбінації яких містять цілі тисячі та сотні дозволяється вимовляти із зазначенням двозначних значень в числі, що позначає кількість тисяч.

Наприклад, «ДВАНADЦЯТЬ ТИСЯЧ».

10. Під час передачі інформації щодо відносного пеленгу на об'єкт або на конфліктний повітряний рух в значеннях 12-годинного циферблату двозначні числа вимовляють, як «ДЕСЯТЬ» або (TEN), «ОДИНАЦЯТЬ» або (ELEVEN), «ДВАНADЦЯТЬ» або (TWELVE) [«ГОДИН» (O'CLOCK)].

11. Числа, в яких містяться десяткові дроби вимовляють як зазначено у пункті 6 цієї глави з додаванням слова «КОМА» (DECIMAL) у відповідній послідовності цифр, що вимовляють.

Наприклад, числа «100,3», «38 143,9» вимовляють як «ОДИН НУЛЬ НУЛЬ КОМА ТРИ» (ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE), «ТРИ ВІСІМ ОДИН ЧОТИТИ КОМА ДЕВ'ЯТЬ» (THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE) відповідно.

Для зазначення частоти електрозв'язку ДВЧ кількість цифр, що використовують після коми визначається величиною розносу частот. Інформація щодо вимовляння частот з розносом 25 кГц та 8,33 кГц наведена у відповідно у пунктах 49 та 50 цієї глави.

12. Під час передачі часу необхідно вказати лише хвилини поточної години, при цьому кожна цифру вимовляють окремо. Проте, коли виникає імовірність будь-якої плутанини, слід вказати годину.

Наприклад, час «09:20 (9:20 AM)», «16:43 (4:43 PM)» вимовляють як «ДВА НУЛЬ» (TWO ZERO) або «НУЛЬ ДЕВ'ЯТЬ ДВА НУЛЬ» (ZERO NINE TWO ZERO), «ЧОТИРИ ТРИ» або «ОДИН ШІСТЬ ЧОТИРИ ТРИ» (FOUR THREE) або (ZERO FOUR FOUR THREE) відповідно.

13. Коли бажано перевірити точність прийому чисел, особа, що передала повідомлення запитує особу, що прийняла повідомлення, повторити числа.

14. При використанні англійської мови числа вимовляють так:

1	ZE-RO	ЗИ-РО
2	WUN	УАН
3	TREE	ТРИ
4	FOW-er	ФО-ер
5	FIFE	ФАЙВ
6	SIX	СИКС
7	SEV-en	СЕВ-ен
8	AIT	ЕЙТ
9	NIN-er	НАЙН-ер
Десяткова дріб (кома)	DAY-SEE-MAL	ДЕ-СИ-МАЛ
Сотня (сотен, сотні)	HUN-dred	ХАН-дред
Тисяча (тисяч)	TOU-SAND	ТАУ-ЗЕНД

Склади слів, наведені прописними літерами промовляють з наголосом.

При використанні української мови вимова чисел особливостей не має.

15. Для запобігання непотрібним затримкам під час зв'язку кожне підготовлене в письмовому вигляді повідомлення слід прочитати перед тим, як розпочати передачу.

16. Передача ведеться у стислій формі, звичайним розмовним тоном.

Вимоги щодо володіння мовою наведено у доповненні 1 до додатка 1 АПУ «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів диспетчерів управління повітряним рухом» та додатку 1 «Personnel Licensing» ІСАО.

17. Техніка здійснення радіопередачі має забезпечувати максимальну розбірливість кожного повідомлення. Для досягнення цієї мети екіпажу ПС, персоналу органу ОПР або іншому відповідному наземному персоналу слід дотримуватись такого:

1) вимовляти кожне слово виразно та зрозуміло;

2) витримувати швидкість мовлення, що не перевищує 100 слів за хвилину. Якщо повідомлення, що передається на борт ПС, потребує запису, швидкість мовлення потрібно знизити для того, щоб таке повідомлення можна було записати. Невелика пауза перед або після цифр дає змогу легше їх зрозуміти;

3) зберігати гучність мовлення на постійному рівні;

4) знати техніку користування мікрофоном, особливо стосовно витримання постійної відстані до мікрофона, якщо не використовується модулятор з постійним рівнем;

5) тимчасово припинити розмову, коли виникла потреба відвернутися від мікрофона.

18. Під час ведення передач голосом потрібно адаптуватися до умов мовного електров'язку, які переважають.

19. Для передання повідомлень необхідно використовувати звичайну розмовну мову або стандартну фразеологію без зміни змісту повідомлення. Скорочення, що містяться в тексті повідомлення, перетворюють в повні слова та фрази, за винятком скорочень, застосування яких є частим, широко уживаним, а зміст таких скорочень є загально зрозумілим для авіаційного персоналу. Аббревіатури скорочень, які є винятком, наведені у Doc 8400 «Abbreviations and Codes» ICAO.

20. Для прискорення передання повідомлень не слід вживати кодових слів фонетичного алфавіту ICAO, якщо від цього не постраждає правильність приймання та розуміння повідомлення.

Для прискорення передання повідомлень наступні слова можуть бути пропущені в передачах за умови, що це не спричинить плутанини чи неоднозначності в розумінні:

«У ЗЕМЛІ» (SURFACE) – по відношенню до напрямку та швидкості вітру у землі;

«ГРАДУСИ» (GEGREES) – по відношенню до курсу ПС за засобами спостереження ОПР;

«ВИДИМІСТЬ» (VISIBILITY), «ХМАРНІСТЬ» (CLOUD), «ВИСОТА» (HEIGHT) – в метеорологічних повідомленнях;

«ГЕКТОПАСКАЛІ» (HECTOPASCALS) – при передачі даних для установки висотоміру.

Для прискорення передання повідомлень слід уникати фраз ввічливості.

Слово «НЕГАЙНО» (IMMEDIATELY) застосовують тільки у разі необхідності прийняття негайних дій в цілях безпеки польотів.

21. Під час передачі довгих повідомлень необхідно робити короткі зупинки для того, щоб переконатися, що частота, на якій ведеться передача, не зайнята, та надати змогу оператору станції, що приймає такі повідомлення, при потребі, зробити запит на повторення неприйнятих частин повідомлення.

22. Стандартні слова та фрази, що використовують під час ведення радіотелефонного зв'язку мають такі значення:

«ПІДТВЕРДІТЬ» (ACKNOWLEDGE) – «надайте підтвердження, що ви прийняли та зрозуміли це повідомлення»;

«ПІДТВЕРДЖУЮ» (AFFIRM) – «підтверджую»;

«ДОЗВОЛЕНО» (APPROVED) – видано дозвіл на виконання будь-якої запропонованої дії або маневру;

«БРЕЙК» (BREAK) – вказує на проміжок між частинами повідомлення (використовують, коли немає чіткого поділу між текстом та іншими частинами повідомлення);

«БРЕЙК БРЕЙК» (BREAK BREAK) – вказує на проміжок між повідомленнями, які передаються різним ПС за умов інтенсивного повітряного руху;

«СКАСОВУЮ» (CANCEL) – «передане раніше повідомлення анулюється повністю»;

«ПЕРЕВІРКА» або «ПЕРЕВІРТЕ» (CHECK) – перевірка системи або процедури (не використовують у будь-якому іншому значенні та за звичайних умов не потребує відповіді);

«ДОЗВОЛЕНО» (CLEARED) – «дозволяю виконувати відповідні дії згідно з установленими умовами»;

«ПІДТВЕРДІТЬ» (CONFIRM) – запит підтвердження «чи правильно я зрозумів наступну фразу...?» або «чи правильно ви прийняли це повідомлення?»;

«ЗВ'ЯЗОК З» (CONTACT) – «установіть радіозв'язок з ...»;

«ПРАВИЛЬНО» (CORRECT) – «зрозуміли правильно»;

«ПОПРАВКА» (CORRECTION) – «у цій передачі або вказаному повідомленні було зроблено помилку. Правильним варіантом є ...»;

«ПОМИЛКОВО» (DISREGARD) – «вважайте, що це повідомлення не передавалося»;

«ПРОДОВЖУЙТЕ» (GO AHEAD) – продовжуйте передавати ваше повідомлення;

З метою уникнення неправильного розуміння екіпажем ПС, фразу «ПРОДОВЖУЙТЕ» (GO AHEAD) не використовують під часу руху ПС по землі.

«ЯК ЧУЄТЕ?» (HOW DO YOU READ?) – «яка якість моєї передачі?»;

«ПОВТОРЮЮ» (I SAY AGAIN) – «повторюю для ясності або уточнення»;

«ПІДТРИМУЙТЕ» або «ВИТРИМУЙТЕ» (MAINTAIN) – «продовжуйте відповідно до заданих умов» або в дослівному значенні, наприклад «ВИТРИМУЙТЕ ПВП»;

«ПРОСЛУХАЙТЕ» (MONITOR) – «прослуховуйте на (частоті)...»;

«НЕВІРНО» або «НЕ ЗГОДЕН» (NEGATIVE) – «даю негативну відповідь», «незгодний», «не дозволяю» чи «неправильно»;

«ПРИЙОМ» (OVER) – «моя передача закінчена, я чекаю на вашу відповідь» (не використовують при зв'язку на ДВЧ);

«КІНЕЦЬ» (OUT) – «обмін передачами закінчений і відповіді не очікується» (не використовують при зв'язку на ДВЧ);

«ПОВТОРІТЬ» (READ BACK) – «повторіть усі зазначені частини цього повідомлення в тому вигляді, у якому ви його прийняли»;

«ДАЮ НОВИЙ ДОЗВІЛ» (RECLEARED) – останній дозвіл змінено, новий дозвіл замінює виданий раніше або його частину;

«ПОВІДОМТЕ» або «ДОЛОЖІТЬ» (REPORT) – «передайте мені таку інформацію...»;

«ПРОШУ» (REQUEST) – «мені хотілося б знати...(відповідна інформація)» або «я хотів би одержати... (відповідна інформація)»;

«ЗРОЗУМІВ» (ROGER) – «прийняв усю вашу останню передачу»;

Ні за яких обставин слово «ЗРОЗУМІВ» (ROGER) не використовують у відповідь на питання, яке вимагає повторення, або прямого ствердження «ПРАВИЛЬНО» (CORRECT), або негативного ствердження «НЕВІРНО» (NEGATIVE);

«ПОВТОРІТЬ» (SAY AGAIN) – «повторюю» або «повторіть усе або таку частину останнього повідомлення»;

«ГОВОРІТЬ ПОВІЛЬНІШЕ» (SPEAK SLOWER) – «зменшить швидкість передачі». Нормальний темп передання повідомлень зазначено у підпункті 2 пункту 18 цієї глави;

«ОЧІКУЙТЕ» (STANDBY) – «чекайте на мій виклик»;

«НЕМОЖЛИВО» (UNABLE) – «не можу виконати ваш запит, вказівку або дозвіл». За словом «НЕМОЖЛИВО» (UNABLE) вказують причину;

«ВИКОНУЮ» (WILCO) – «ваше повідомлення прийняв і буду виконувати» (скорочення англійською від «will comply»);

«ПЕРЕДАВАТИ ДВІЧІ» (WORDS TWICE) – при запиті: «зв'язок поганий», «передавайте кожне слово або групу слів двічі»; для інформації:

«оскільки зв'язок поганий, кожне слово або група слів у цьому повідомленні будуть передаватися двічі».

23. Повідомлення, які обробляються під час аеронавігаційного мобільного обслуговування, складаються з відповідних частин, що передають у такому порядку:

1) виклик з указівкою адресата та відправника як зазначено у пункті 37 цієї глави;

2) текст, як зазначено у пункті 27 цієї глави.

Наприклад:

«ЛЬВІВ РАДАР, АЕРОЧАРТЕР 652» «ПРОШУ ПЕРЕВІРКУ ЗВ'ЯЗКУ»,

«АЕРОЧАРТЕР 652, ЛЬВІВ РАДАР» «ЗВ'ЯЗОК З ВАРШАВА РАДАР 120,95», або

«L'VIV RADAR, AEROCHARTER 652» «REQUEST RADIO CHECK»,

«AEROCHARTER 652 L'VIV RADAR» «CONTACT WARSAW RADAR 120,9».

24. Повідомлення, частина маршруту передачі яких проходить через AFTN та схожі повідомлення, які не обробляються у відповідності з визначеною передпольотною розсилкою, мають складатися, як зазначено у пунктах 26 та 28 цієї глави.

25. У випадках, коли повідомлення складають на борту ПС, воно має містити такі елементи:

1) виклик з указівкою адресата та відправника як зазначено у пункті 37 цієї глави;

2) слово «ДЛЯ» (FOR);

3) назва організації, якій адресують повідомлення;

4) назва станції пункту призначення;

5) текст.

26. Текст має бути настільки коротким наскільки дозволяє необхідна інформація, при цьому повністю дотримуються фразеології радіообміну.

Наприклад:

«ЛЬВІВ РАДАР ЮКРЕЙН ІНТЕРНЕШНЛ ВІСІМ ОДИН ДВА»,

«ДЛЯ» «(назва організації)»,

«ДВИГУН НОМЕР ОДИН ПОТРЕБУЄ ЗАМІНИ», або

«LVIV RADAR UKRAINE INTERNATIONAL EIGHT ONE TWO»,

«FOR» «(назва організації)»,

«ENGINE NUMBER ONE NEED TO BE REPLACED»;

27. Якщо повідомлення, підготовлене відповідно до формату AFTN, адресовано ПС, авіаційна станція ретранслює таке повідомлення ПС, що знаходиться у польоті. При аеронавігаційному мобільному обслуговуванні заголовок та адресу формату повідомлення AFTN можна не вказувати. При цьому повідомлення аеронавігаційного мобільного обслуговування має містити такі елементи:

1) текст [який може включати будь-які виправлення (COR), що містяться в повідомленні AFTN];

2) слово «ВІД» (FROM);

3) назву організації, яка склала повідомлення та її місцезнаходження (розділ ORIGIN повідомлення AFTN).

28. Коли текст повідомлення, яке буде передано авіаційною станцією на борт ПС, містить скорочення, такі скорочення зазвичай мають бути розшифровані під час передавання повідомлення, крім випадків частого використання деяких скорочень, які вважаються зрозумілими усьому авіаційному персоналу. Аббревіатури, які є винятком, наведені у документі Doc 8400 «Abbreviations and Codes» ICAO.

29. Радіотелефонний позивний авіаційної станції під час аеронавігаційного мобільного обслуговування складається з:

1) місця розташування;

2) назви органу або виду обслуговування, що надають.

30. Орган або вид обслуговування позначають такими відповідними позивними:

«РАДАР» (RADAR) – диспетчерське обслуговування з використанням систем спостереження;

- «КОНТРОЛЬ» (CONTROL) – РДЦ;
- «ПІДХІД» (APPROACH) – ДОП;
- «ПРИБУТТЯ» (ARRIVAL) – ДОП при прильоті;
- «ВИЛІТ» (DEPARTURE) – ДОП при вильоті;
- «ВИШКА» (TOWER) – АДВ;
- «РУЛІННЯ» (GROUND) – АДВ, диспетчерське обслуговування наземного руху;
- «ВИДАЧА» (DELIVERY) – АДВ, надання диспетчерського дозволу на виліт;
- «ПОСАДКА» (PRECISION) – обслуговування за радіолокатором точного заходження на посадку (PAR);
- «ПЕЛЕНГ» (HOMER) – радіопеленгаційна станція
- «ІНФОРМАЦІЯ» (INFORMATION) – польотно-інформаційне обслуговування;
- «РАДІО» (RADIO) – аеронавігаційна станція;
- «СУПРОВІД» (FOLLOW ME) – машина супроводу ПС;
- «ТРАНЗИТ» (HANDLING) – Виробнича служба аеропорту
- «ДИСПАЧ» (DISPATCH) – диспетчерська служба авіакомпанії
- «ПЕРОН» (APRON) – орган обслуговування наземного руху на пероні
- «АЕРОДРОМНА ІНФОРМАЦІЯ» (AERODROME INFORMATION) – орган польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS).

За умови встановлення задовільного зв'язку місце розташування та радіотелефонний позивний авіаційної станції може не зазначатися.

31. Радіотелефонні позивні ПС можуть бути повними або скороченими.

32. Повні радіотелефонні позивні ПС поділяються на такі типи:

1) тип «А» – знаки, що відповідають реєстраційним знакам ПС;

Назва заводу-виробника ПС або назва типу ПС може використовуватися як радіотелефонний префікс позивного типу А.

Наприклад: URCOJ, UR09307, ANTONOV 82007, RUSLAN URUKR;

2) тип «В» – радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким ідуть останні чотири знаки реєстраційного знака ПС;

Наприклад: UKRAINE INTERNATIONAL RPSS, AIRRUH RCWA, ANTONOV BUREAU 12345;

3) тип «С» – радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким іде позначення рейсу.

Наприклад: UKRAINE INTERNATIONAL 9055, SKYUP 181.

Радіотелефонні позначення за типом В та С містяться в Doc 8585 «Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services» ICAO.

Будь-який з наведених вище позивних може бути вставлений у поле 7 плану польоту ICAO для ідентифікації ПС. Інструктивний матеріал щодо заповнення плану польоту наведено у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

33. Повні радіотелефонні позивні ПС можуть бути скорочені за винятком типу С, наведеного у підпункті 3 пункту 33 цієї глави в умовах, зазначених у пункті 44 цієї глави. Скорочені радіотелефонні позивні ПС поділяються на такі типи:

1) тип «А» – перший та мінімум два останні символи реєстраційного знаку ПС;

Назва заводу-виробника ПС або назва типу ПС може використовуватися замість першого символу скороченого позивного типу А.

Наприклад: UOJ або UCOJ, ANTONOV 07 або ANTONOV 007, RUSLAN KR або RUSLAN UKR;

2) тип «В» – радіотелефонне позначення льотно-експлуатаційного агентства, за яким ідуть мінімум два останні символи реєстраційного знаку ПС;

Наприклад: UKRAINE INTERNATIONAL SS або UKRAINE INTERNATIONAL PSS, AIRRUH WA або AIRRUH CWA.

34. Екіпаж ПС не змінює типу свого радіотелефонного позивного під час польоту, за винятком тимчасових змін за вказівкою органу ОПП з метою забезпечення безпеки польотів, коли існує імовірність плутанини позивних ПС.

Процедури зміни радіотелефонного позивного органом ОПП наведено у главі 18 розділу XV, фразеологія радіообміну при зміні радіотелефонного позивного наведена у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

35. З метою забезпечення безпеки польотів, слід уникати передавання повідомлень ПС на етапі зльоту, кінцевого етапу заходження на посадку або пробігу після посадки.

36. Під час установлення зв'язку завжди використовуються повні радіотелефонні позивні.

Порядок виклику під час встановлення зв'язку ПС містить назву станції, яку викликають та позначення станції яка викликає.

Наприклад: LVIV RADAR URCOJ, LVIV RADAR UKRAINE INTERNATIONAL RPSS, LVIV RADAR SKYUP 181.

Порядок виклику при використанні обладнання SELCAL зазначений в розділі 5 тому II «Communication Procedures including those with PANS status» додатку 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO..

37. Відповідь на зазначений у пункті 38 виклик має містити позначення станції яка викликає за якою слідує позначення станції, яка відповідає, що розглядають як пропозицію розпочати передачу станцією, яка викликає.

Наприклад: URCOJ LVIV RADAR, UKRAINE INTERNATIONAL RPSS LVIV RADAR, SKYUP 181 LVIV RADAR.

38. Під час встановлення зв'язку та відповіді на виклик встановлення зв'язку кожен літеру в позивному ПС, за винятком радіотелефонних позначень авіакомпанії, компанії-виробника та типу ПС, вимовляють окремо з використанням кодових слів фонетичного алфавіту ICAO. Числа вимовляють як наведено у пунктах 6-13 цього розділу. Використання радіотелефонного позивного типу В або С без радіотелефонного позначення може призвести до непорозуміння.

39. Станції, якій необхідно передати інформацію всім станціям, що вірогідно можуть прийняти виклик, передачу слід починати із загального виклику «ВСІМ СТАНЦІЯМ» (ALL STATIONS) з додаванням позначення станції, яка викликає.

Такий загальний виклик не потребує відповіді, якщо окремі станції в подальшому не викликають для підтвердження отримання.

40. Якщо станція, яку викликають, не впевнена у визначенні станції, що викликає, вона передає наступне повідомлення:

«СТАНЦІЯ ЩО ВИКЛИКАЛА...(станція, яку викликають), ПОВТОРІТЬ ВАШ ПОЗИВНИЙ» (STATION CALLING... (station called) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN).

Наприклад: «СТАНЦІЯ, ЩО ВИКЛИКАЛА КИЇВ РАДАР (пауза) ПОВТОРІТЬ ВАШ ПОЗИВНИЙ» (STATION CALLING KYIV RADAR (pause) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN)

41. Радіообмін має починатися з виклику та відповіді для встановлення зв'язку, як зазначено у пунктах 37-38 цієї глави. У разі впевненості у тому, що станція прийме виклик, передачу повідомлення можна продовжувати без очікування на відповідь.

42. Радіотелефонний зв'язок каналом зв'язку «інтерпайлот» встановлюють шляхом прямого виклику конкретного ПС або загального виклику з урахуванням вимоги, що стосується прослуховування такого каналу відповідно до пункту 5 глави 3 цього розділу.

Оскільки екіпаж ПС може прослуховувати більше одного каналу зв'язку, при першому виклику каналом зв'язку «інтерпайлот» потрібно додавати слово "ІНТЕРПАЙЛОТ" (INTERPILOT).

Наприклад: «ЮКРЕЙН ІНТЕРНЕСІНЛ 351, ВІНДРОУЗ 652, ІНТЕРПАЙЛОТ, ЯК МЕНЕ ЧУТНО?» (UKRAINE INTERNATIONAL 351, WINDROSE 652, INTERPILOT, HOW DO YOU READ ME?).

«ХТО МЕНЕ ЧУЄ В РАЙОНІ 49 ПІВНІЧНОЇ, 35 СХІДНОЇ, ФАСТЕР 345 – ІНТЕРПАЙЛОТ – ПРИЙОМ» (ANY STATION VICINITY OF 49 NORTH 35 EAST – FASTAIR 345 – INTERPILOT - OVER).

43. Застосування скороченого позивного, як зазначено у пункті 34 цієї глави, можливе тільки після встановлення задовільного зв'язку, а також за умови, що не виникне ніякої плутанини. Бортова станція може використовувати скорочений тип свого радіотелефонного позивного тільки після того, як таке скорочення першою застосує авіаційна станція.

44. Після встановлення зв'язку дозволяється вести безперервний двосторонній зв'язок «повітря – земля» без подальшого використання позивного авіаційної станції або попереднього виклику аж до закінчення цього зв'язку.

45. Щоб уникнути будь-якої можливої плутанини, диспетчер УПР, при наданні диспетчерського дозволу, та пілот, при повторенні такого дозволу, завжди додають позивний того ПС, якому призначений цей дозвіл.

46. Оскільки авіаційна станція ВЧ зазвичай використовує більше однієї частоти, виклик має починатися з ідентифікації частоти використання, якщо немає інших засобів для позначення такої частоти.

47. Якщо відсутня імовірність виникнення плутанини, для позначення каналу передачі ВЧ радіотелефонного зв'язку, що використовують, можна застосовувати тільки дві перші цифри ВЧ (в кГц).

Наприклад, якщо ПС з позивним АUI 811 викликає РДЦ на 3 032 кГц: «КИЇВ РАДАР ЮКРЕЙН ІНТЕРНЕШНЛ ВІСІМ ОДИН ОДИН, НА ТРИ НУЛЬ» (KYIV RADAR UKRAINE INTERNATIONAL EIGHT ONE ONE, ON THREE ZERO).

48. За винятком випадків, наведених у пункті 51 цієї глави, для позначення каналу передачі ДВЧ електрозв'язку використовують всі шість цифр. У випадку, якщо п'ята та шоста цифра є нулі, використовують перші чотири цифри.

Наприклад:

118,000	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO)
118,005	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ НУЛЬ П'ЯТЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE)
118,010	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ ОДИН НУЛЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO)
118,025	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ ДВА П'ЯТЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE)
118,050	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ П'ЯТЬ НУЛЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO)
118,100	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА ОДИН» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE).

Треба звертати увагу при зазначенні ДВЧ каналів електрозв'язку, коли усі шість цифр номерного позначення використовуються в повітряному просторі, в якому рознос каналів складає 25 кГц, оскільки налаштування каналів з розносом у 25 кГц або більше на панелі управління борту ПС дозволяє ввести тільки перші п'ять цифр.

Цифрові позначення для ідентифікації каналу наведено у таблиці 4-1 (bis) тому V «Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization» додатку 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

49. У повітряному просторі, де рознос між всіма ДВЧ каналами електрозв'язку складає 25 кГц або більше та використання шести цифр відповідно до пункту 50 цієї глави не обумовлюється експлуатаційними вимогами, використовують перші п'ять цифр позначення частоти. У випадку, якщо п'ята та шоста цифра є нулі, використовують перші чотири цифри.

Наприклад, для настройки зазначеної нижче частоти на борту ПС інформацію передають так:

118,000	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO)
118,025	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ ДВА» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO)
118,050	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ П'ЯТЬ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE)
118,075	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА НУЛЬ СІМ» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN)
118,100	«ОДИН ОДИН ВІСІМ КОМА ОДИН» (ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE).

Відповідно до отриманої інформації налаштування частоти ПС, обладнаного радіостанцією з розносом каналів 25 кГц здійснюють так:

118,000	118,00
118,025	118,02
118,050	118,05
118,075	118,07
118,100	118,10,

а настроювання частоти ПС, обладнаного радіостанцією з розносом каналів 8,33 кГц/25 кГц здійснюють так:

118,000	118,000
118,025	118,025
118,050	118,050
118,075	118,075
118,100	118,100.

Треба звертати увагу при зазначенні ДВЧ каналів електрозв'язку, коли усі п'ять цифр номерного позначення використовуються в повітряному просторі, в якому ПС мають можливість застосування розносу каналів 8,33 кГц/25 кГц, оскільки налаштування каналів з розносом у 8,33 кГц та більше на панелі управління борту ПС дозволяє ввести шість цифр. Тому слід переконатися, що п'ята та шоста цифри відповідають каналам з розносом у 25 кГц.

Цифрові позначення для ідентифікації каналу наведено у таблиці 4-1 (bis) тому V «Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization» додатку 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

50. Процедуру перевірки зв'язку проводять у формі, послідовності та з урахуванням вимог, наведених у пунктах 53-56 цієї глави.

51. Форма та послідовність виклику для перевірки передачі має бути такою:

- 1) позначення станції, яку викликають;
- 2) позначення станції, яка викликає (позивний ПС);

3) слова «ПЕРЕВІРКА ЗВ'ЯЗКУ» (RADIO CHECK);

4) частота, що використовують.

Наприклад: «КИЇВ РАДАР, ЛОТ 235, ПЕРЕВІРКА ЗВ'ЯЗКУ НА 134,45» (KIEV RADAR, LOT 235, RADIO CHECK ON 134,45)

52. Відповідь на зазначений у пункті 53 виклик має бути таким:

1) позначення станції, яка ініціювала виклик;

2) позначення станції, яка відповідає на виклик;

3) інформація, що стосується чутності передачі.

53. Під час проведення перевірок використовують наступну шкалу чутності:

1) «НЕРОЗБІРЛИВО» (UNREADABLE);

2) «ЧАСТКОВО НЕРОЗБІРЛИВО» (READABLE NOW AND THEN);

3) «НАСИЛУ РОЗБІРЛИВО» (READABLE BUT WITH DIFFICULTY);

4) «РОЗБІРЛИВО» (READABLE);

5) «РОЗБІРЛИВО ДОБРЕ» (PERFECTLY READABLE);

54. Виклик та відповідь процедури перевірки зв'язку мають реєструватись у встановленому порядку авіаційною станцією.

55. Радіотелефонний обмін повідомленнями має бути коротким та зрозумілим з використанням стандартної фразеології там, де це можливо.

56. Скорочену процедуру зв'язку необхідно використовувати тільки після встановлення початкового зв'язку і якщо відсутня імовірність виникнення плутанини.

57. Для підтвердження приймання станції, що приймає повідомлення, перед тим як його підтвердити, потрібно переконатися в правильному прийнятті.

58. Під час підтвердження приймання, бортова станція повторює свій радіотелефонний позивний.

Бортова станція має підтверджувати приймання важливих повідомлень від органу ОНР шляхом повторення такої інформації та зазначення свого позивного.

Дозволи, вказівки та інформацію органу ОНР, які вимагають підтвердження вказано у главі 5 розділу IV цих Авіаційних правил.

59. Якщо підтвердження приймання передається авіаційною станцією для бортової станції, підтвердження має містити позивний ПС, після чого йде, якщо це необхідно, позивний авіаційної станції.

Якщо підтвердження приймання передається авіаційною станцією для іншої авіаційної станції, підтвердження має містити позивний авіаційної станції, яка підтверджує приймання.

60. Авіаційна станція підтверджує приймання повідомлення щодо місця ПС та інших повідомлень про хід польоту шляхом повторення повідомлення, яке закінчується її позивним. Процедуру повторення тимчасово можна не застосовувати для зменшення завантаження каналу зв'язку.

61. Для того, щоб переконатися в правильності прийнятого повідомлення, станції, яка приймає повідомлення, дозволяється повторювати повідомлення як додаткове підтвердження приймання. У таких випадках станція, для якої повторюється інформація, має підтвердити правильність повторення шляхом передачі свого позивного.

62. Якщо в одному прийнятому повідомленні містяться донесення про місце та інша інформація, наприклад дані про погоду, таку інформацію потрібно підтвердити словами, такими як «ПОГОДУ ПРИЙНЯВ» (WEATHER RECEIVED) після повторення повідомлення про місце. При потребі підтвердити інші повідомлення, авіаційна станція передає тільки свій позивний.

63. Радіотелефонна розмова має завершуватися приймаючою станцією шляхом передання її позивного.

64. Якщо під час передачі допущена помилка, використовують фразу «ПОПРАВКА» (CORRECTION), потім повторюють останню правильну групу фраз або фразу, після чого передають правильний варіант.

65. Коли виправлення краще внести шляхом повторення всього повідомлення, використовується фраза «ПОПРАВКА, ПОВТОРЮЮ» (CORRECTION, I SAY AGAIN).

66. Якщо при переданні повідомлення є сумнів щодо його прийняття, важливі елементи такого повідомлення передають двічі.

67. Якщо станція, яка приймає передачу, має сумніви в правильності прийнятого повідомлення, вона робить запит на повне або часткове повторення.

68. Якщо необхідно повторити усе повідомлення, станція надає запит «ПОВТОРІТЬ ПОВНІСТЮ» (SAY AGAIN). Якщо необхідно повторити частину повідомлення, надають запит «ПОВТОРІТЬ УСЕ ДО (перше слово, з якого повідомлення чітко отримано)» (SAY AGAIN ALL BEFORE...) або «ПОВТОРІТЬ УСЕ ВІД (слово, з якого пропущено частину повідомлення) ДО (слово, після пропущеної частини повідомлення)» (SAY AGAIN... TO...), або «ПОВТОРІТЬ УСЕ ПІСЛЯ (останнє слово частини отриманого повідомлення)» (SAY AGAIN ALL AFTER...).

69. Запити на повторення конкретних елементів мають містити назву таких елементів, наприклад «ПОВТОРІТЬ ВИСОТУ» («SAY AGAIN ALTITUDE»), або «ПОВТОРІТЬ ВІТЕР» («SAY AGAIN WIND»).

70. Якщо при перевірці правильності повторення виявились неточні елементи, потрібно використати такий вираз «НЕВІРНО, ПОВТОРЮЮ» («NEGATIVE I SAY AGAIN»), за яким надають правильний варіант відповідних елементів.

71. Повідомлення про нормальний хід польоту має складатися з позивного, за яким ідуть слова «ПЕРЕБІГ ПОЛЬОТУ НОРМАЛЬНИЙ» (OPERATIONS NORMAL).

3. Прослуховування та забезпечення зв'язку

1. Під час польоту бортові станції прослуховують частоти в установленому порядку і не припиняють прослуховування частот без інформування відповідної(их) авіаційної(их) станції(й), за винятком випадків, що загрожують безпеці польотів.

2. Екіпажі ПС, які виконують польоти протягом довгого часу над водною поверхнею або над спеціально визначеними районами, під час яких необхідно мати на борту авіаційний аварійний привідний передавач (ELT), повинні безперервно прослуховувати аварійну частоту 121,5 МГц. Винятком може бути тільки такий відрізок часу, коли вони підтримують зв'язок на інших ДВЧ-каналах або коли обмежувальні характеристики бортової апаратури чи обов'язки на борту ПС не дозволяють здійснювати одночасне прослуховування двох каналів.

3. Екіпажі ПС ведуть безперервне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц діапазону ДВЧ в районах або на маршрутах, де існує

імовірність перехоплення ПС або виникнення інших небезпечних ситуацій, якщо такі вимоги встановлено уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

4. Екіпажі ПС, які виконують польоти не зазначені у пунктах 2 та 3 цієї глави повинні прослуховувати аварійну частоту 121,5 МГц за наявності такої можливості.

5. Користувач каналу ДВЧ-зв'язку «повітря – повітря» повинен забезпечити прослуховування встановлених частот ОПР, частот авіаційного аварійного каналу та всіх інших частот, визначених як обов'язкові для прослуховування, зокрема канал зв'язку «інтерпайлот».

6. Порядок прослуховування відповідних частот для авіаційних станцій встановлює відповідний провайдер аеронавігаційного обслуговування з урахуванням вимог, встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації та інформації, опублікованої в АІР.

Порядок прослуховування відповідних частот для бортових станцій встановлює відповідний експлуатант з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІСАО, вимог, встановлених національними правилами польотів, та інформації, опублікованої в АІР.

7. Авіаційні станції мають постійно прослуховувати аварійну частоту 121,5 МГц діапазону ДВЧ в години роботи відповідних органів ОПР, там, де ці станції встановлені.

8. Якщо для бортової або авіаційної станції потрібно тимчасово призупинити роботу з будь-якої причини, така станція інформує про це інші зацікавлені станції та повідомляє розрахунковий час відновлення своєї роботи. Про поновлення роботи вона повідомляє зацікавлені станції.

9. Коли відновлення тимчасово призупиненої роботи має відбутися пізніше часу зазначеного в першому повідомленні, новий час відновлення роботи, за можливості, передають в час, вказаний у першому повідомленні як час поновлення роботи, або якомога ближче до цього часу.

10. Коли орган ОПР використовує дві або більше частоти, слід розглянути можливість забезпечення дублювання передач органу ОПР та ПС на іншій(их) частоті(ах), яка(і) також одночасно використовується(ються), дозволяючи таким чином ПС у зоні прийому прослуховувати всі передачі для та від органу ОПР.

11. Основні принципи роботи мережі зв'язку на ВЧ зазначені у пунктах 12-15 цієї глави.

12. Авіаційні станції радіотелефонної мережі мають забезпечувати підтримку одна одній у відповідності до принципів роботи мережі, для того, щоб забезпечити вимоги до зв'язку «повітря – земля» для ПС, що виконують політ по маршруту та за зв'язок з якими відповідає дана мережа.

Коли мережа включає велику кількість авіаційних станцій для певного сегменту маршруту, зв'язок з ПС на кожному окремому сегменті має забезпечуватися окремо визначеними авіаційними станціями мережі, які для цього сегменту визначатимуться як «основні станції».

Вибір основних станцій для окремого сегменту маршруту, за необхідності, здійснюють відповідно до регіональних або місцевих домовленостей, та, за необхідності, на підставі консультацій між країнами відповідальними за роботу даної мережі.

Загалом, основними визначають ті станції, які обслуговують місця, які безпосередньо стосуються польоту на даному сегменті маршруту, наприклад аеродроми зльоту та посадки, відповідні РПІ або РДЦ, а також, у деяких випадках, додаткові розташовані станції, які необхідні для повного покриття зв'язком даного сегменту та для цілей перехоплення мережі зв'язку.

Під час визначення основних станцій слід враховувати характеристики розповсюдження сигналів на частотах, які використовують.

13. У тих районах або на тих маршрутах, де умови радіозв'язку, тривалість польотів та відстань між авіаційними станціями потребують прийняття додаткових заходів для забезпечення безперервного двостороннього зв'язку «повітря – земля» на протязі всього сегменту маршруту, основні станції мають бути розподілені для основного супроводу, при цьому кожна станція має забезпечувати основний супровід за ту частину польоту, під час виконання якого повідомлення з борту ПС будуть відпрацьовані цією станцією якомога ефективніше.

14. Під час роботи у якості основної, кожна авіаційна станція також:

1) призначає відповідні первинні та вторинні частоти для зв'язку з ПС;

2) отримує всі доповіді про місцезнаходження та супроводжує інші повідомлення від/до ПС для забезпечення безпеки польотів;

3) відповідає за виконання дій у разі втрати радіозв'язку відповідно до пунктів 42-44 цієї глави.

15. Передача основного супроводу від однієї станції до іншої зазвичай відбувається під час перетину ПС меж відповідного РПІ або РДЦ, при цьому контроль буде забезпечувати станція що обслуговує ЦПІ або РДЦ, у зоні відповідальності якого виконує політ ПС. Однак, де цього потребують умови радіозв'язку, станція може продовжувати основний супровід польотів поза такими географічними межами або припиняти супровід до досягнення ПС таких меж, якщо це має значний вплив на якість радіозв'язку.

16. Бортові станції мають працювати на відповідних радіочастотах.

17. Авіаційні станції, що здійснюють зв'язок «повітря – земля», визначають частоту(и), яка(і) призначена(і) для використання бортовими станціями, що перебувають під їх контролем за нормальних умов.

18. Під час виконання польоту в повітряному просторі де використовують авіаційні станції радіотелефонної мережі, початкове визначення основної та резервної частоти виконує авіаційна станція мережі, з якою ПС виконує передпольотну перевірку або початковий контакт після зльоту. Така станція забезпечує встановленим порядком інші станції мережі даними про призначену(і) частоту(и).

19. Авіаційна станція, при визначені частот у відповідності до пунктів 17 та 18 бере до уваги можливість поширення даних та вимоги щодо відстані, на якій забезпечується зв'язок.

20. Якщо частота визначена авіаційною станцією виявляється непридатною, бортова станція має запропонувати альтернативну частоту.

21. Коли частоти зв'язку «повітря – земля» використовують для обміну важливими повідомленнями щодо координації та взаємодії між станціями мережі, для такого зв'язку, за можливості, слід використовувати частоти мережі, які в цей час не використовують для зв'язку з основним рухом ПС. У будь-яких випадках зв'язок з бортовими станціями є пріоритетним перед зв'язком з наземними станціями.

22. Екіпаж ПС за допомогою бортової станції здійснює прямий зв'язок з авіаційною станцією відповідного органу ОПР. За відсутності можливості зробити це, екіпажі ПС використовують будь-які наявні засоби ретрансляції з метою передачі відповідного повідомлення органу ОПР.

23. У тих випадках, коли авіаційна станція не має змоги встановити нормальний зв'язок з бортовою станцією, авіаційна станція використовує будь-які наявні засоби ретрансляції з метою передання повідомлень для бортової станції.

Якщо спроби передання повідомлень станції, яка виконує ретрансляцію, є невдалими, про це необхідно повідомити станцію, яка ініціювала повідомлення у визначеному відповідним провайдером аеронавігаційного обслуговування порядку.

24. Коли, під час виконання польоту в повітряному просторі, де використовують авіаційні станції радіотелефонної мережі, зв'язок між бортовою станцією та основною станцією не встановлено після викликів на основній та резервній частотах, інші основні станції для даного ПС забезпечують зв'язок шляхом звернення уваги станції, яка першою викликала ПС або, у випадку виклику з боку бортової станції, шляхом надання відповіді та прийняття на себе обслуговування повітряного трафіка в районі.

25. Інші станції мережі забезпечують аналогічні дії тільки у випадку коли основні станції не змогли забезпечити зв'язок.

26. Положення зазначені у пунктах 24 та 25 також застосовують:

1) на запит відповідного органу ОНР;

2) коли зв'язок з бортовою станцією не встановлено протягом визначеного часу, після сплину якого ситуація розцінюють як відмову радіозв'язку.

Зазвичай, якщо інше не обумовлено обставинами, що склалися, такий проміжок часу обмежений 5 хв часу з моменту першого виклику на який не було отримано відповіді.

27. Процедури передачі зв'язку на ВЧ наведені у пунктах 28-33 цієї глави.

Процедури передачі зв'язку на ДВЧ наведені у пунктах 34-35 цієї глави.

28. Бортова станція переходить з однієї частоти (мережі) на іншу за вказівкою відповідної авіаційної станції. За відсутності такої вказівки, бортова станція до моменту здійснення переходу на іншу частоту (мережу) інформує таку авіаційну станцію.

29. У випадку переходу з однієї мережі на іншу, зміну бажано виконувати поки ПС знаходиться на зв'язку зі станцією, що використовують обидві мережі, для забезпечення безперервного зв'язку. Якщо зміна мережі та зміна станції має статися одночасно, перехід має бути погоджений між станціями мережі до того, як надати дозвіл на зміну частоти. Бортову станцію також повідомляють щодо основних та резервних частот, які будуть використовуватися після переходу.

30. Бортова станція після переходу на іншу частоту має інформувати відповідну авіаційну станцію щодо перебування на зв'язку на новій частоті.

31. Після зльоту ПС та входження до мережі бортова станція має передати відповідній основній станції інформацію про час зльоту або час прольоту останньої контрольної точки.

32. При входженні до нової мережі бортова станція має передати відповідній основній станції інформацію про час прольоту останньої контрольної точки або останнього донесення щодо свого місцезнаходження.

33. Перед виходом з мережі бортова станція завжди має попередити відповідну основну станцію про свої наміри шляхом передання однієї з наведених фраз:

1) при переданні повідомлення каналом зв'язку «пілот – диспетчер» фразою «ПЕРЕХОДЖУ ДО...(назва відповідного органу ОПР)» (CHANGING TO... (ATS unit concerned));

2) після посадки фразою «ВИКОНАВ ПОСАДКУ...(місце)...(час)» (LANDED... (location)...(time)).

34. Бортова станція переходить з однієї частоти на іншу за вказівкою відповідної авіаційної станції. За відсутності такої вказівки, бортова станція до моменту здійснення переходу на іншу частоту інформує таку авіаційну станцію.

35. При встановленні початкового контакту на ДВЧ або при переході на іншу частоту ДВЧ бортова станція інформує про це відповідну авіаційну станцію.

36. За наявності двостороннього зв'язку «повітря – земля» та у разі, якщо бортова станція не може встановити зв'язок на виділеній частоті з відповідною авіаційною станцією, вона має здійснити спробу встановити зв'язок на попередньому каналі, який використовувався або, при невдалій спробі встановити зв'язок на попередньому каналі, на іншому каналі за маршрутом польоту. Якщо зазначені спроби виявилися невдалими, бортова станція має спробувати встановити зв'язок з іншими авіаційними станціями або з іншими бортовими станціями використавши усі можливі засоби та повідомити відповідній авіаційній станції про неможливість встановлення зв'язку на зазначеному каналі. Крім того, екіпаж ПС повинен прослуховувати відповідний канал ДВЧ на випадок викликів інших ПС.

37. Якщо спроби, зазначені у пункті 36 виявилися невдалими, бортова станція передає свої повідомлення двічі на визначеному(их) каналі(ах) зв'язку з попередньою передачею фрази «ПЕРЕДАЮ БЛІНДОМ» (TRANSMITTING BLIND) та, за необхідності, указує адресата(ів), якому(им) призначено повідомлення.

38. Повідомлення, яке посилають передачею без відповіді «бліндом», передають двічі на основній, та резервній частотах. Перед переходом на іншу частоту бортова станція оголошує частоту, на яку вона переходить.

39. У разі якщо бортова станція не може встановити зв'язок через відмову приймача, вона передаватиме свої повідомлення у запланований час або в точках передачі донесень на робочій частоті, з попередньою передачею фрази «ПЕРЕДАЮ БЛІНДОМ ЧЕРЕЗ ВІДМОВУ ПРИЙМАЧА» (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). Бортова станція передає повідомлення щодо подальших намірів та повністю повторює їх. Під час передачі бортова станція повідомляє про наступний час виходу на зв'язок.

40. ПС, якому надають диспетчерське або консультативне ОНР у доповнення до вимог пункту 39 має передати інформацію щодо намірів КПС продовжувати політ.

Загальні процедури під час відмови зв'язку наведено у АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

41. ПС, яке не спроможне встановити зв'язок внаслідок відмови бортового обладнання має, за наявності необхідного обладнання, встановити відповідний код ВОРЛ для індикації відмови радіозв'язку.

42. Якщо авіаційна станція не спроможна встановити зв'язок з бортовою станцією після викликів на частотах, які можуть прослуховуватися екіпажем ПС, вона виконує такі дії:

1) запитує допомогу інших авіаційних станцій для виклику цього ПС та ретрансляції повідомлень;

2) запитує інші ПС, які перебувають на маршруті, здійснити спробу встановлення зв'язку з цим ПС та ретранслювати повідомлення, за необхідності.

43. Заходи, наведені у пункті 42, також можуть застосовуватися в таких випадках:

1) на запит відповідного органу ОНР;

2) коли очікуване повідомлення з борту ПС не надходило протягом 5 хв, після чого такий випадок вважають втратою зв'язку.

44. Якщо дії, зазначені у пункті 42, виявилися невдалими, авіаційна станція передачею без відповіді «бліндом» передає повідомлення, які адресовані ПС на частотах, що можуть ним прослуховуватися.

45. Передачею без відповіді «бліндом» не передають повідомлення щодо диспетчерських дозволів, крім випадків відповідного запиту авіаційної станції, яка ініціювала таке повідомлення.

46. Авіаційна станція, що забезпечує диспетчерське ОПР має терміново повідомляти про будь-яку відмову зв'язку «повітря – земля» відповідний орган ОПР та експлуатанта ПС.

4. Обробка ВЧ-повідомлень

1. При виконанні польоту в мережі ВЧ-зв'язку, бортова станція має, коли дозволяють умови зв'язку, передавати свої повідомлення тим станціям мережі, які найшвидше зможуть передати їх до кінцевого адресату. Також, повідомлення з борту ПС, які потребують органи ОПР, мають передаватися станціям мережі, які обслуговують ЦПП або РДЦ, в зоні якого виконується політ. Та навпаки, повідомлення для ПС у польоті, за можливості мають передаватися безпосередньо станцією мережі, яка обслуговує місце складання даного повідомлення. Як виключення, ПС може вести зв'язок з авіаційною станцією яка не входить до мережі відповідного відрізка маршруту. Це допустимо за умови, що такий зв'язок не заважатиме постійному прослуховуванню мережі зв'язку, що використовують, та коли це не заважає іншим авіаційним станціям.

2. Повідомлення, що надходять з борту ПС до станції мережі, за можливості, перехоплюють та підтверджують іншими станціями мережі, які потребують таку інформацію.

Порядок розповсюдження безадресних повідомлень «повітря – земля» визначається на багатосторонньому або на місцевому рівні.

Загалом, кількість станцій, які перехоплюють повідомлення зводять до мінімуму, який задовольняє необхідну потребу.

3. Підтвердження перехоплення надсилають негайно після підтвердження прийняття станцією, якій було передано повідомлення.

4. Підтвердження перехоплення повідомлення відбувається шляхом передання позивного станції, яка перехопила повідомлення, та слова «ЗРОЗУМІВ» (ROGER), за потреби, а також позивного станції, яка передала повідомлення.

5. За відсутності підтвердження перехоплення протягом 1 хв, станція, яка прийняла повідомлення від ПС має передати його, зазвичай засобами аеронавігаційного фіксованого обслуговування до станцій, які не підтвердили перехоплення.

6. У надзвичайних обставинах, якщо для передання повідомлень необхідно застосувати канали зв'язку «повітря – земля», необхідно враховувати вимоги пункту 21 глави 3 цього розділу.

7. У разі застосування мережі аеронавігаційного фіксованого зв'язку для передання повідомлень, повідомлення необхідно адресувати станціям мережі, яких це може стосуватися.

8. Станція(ї), яка(і) отримала(и) повідомлення, здійснює(ють) його розповсюдження на місцевому рівні в порядку, який застосовують для повідомлень отриманих безпосередньо з борту ПС каналами двостороннього зв'язку «повітря – земля».

9. Авіаційна станція, яка отримала донесення з борту ПС або повідомлення, що містить метеорологічну інформацію, передає таку інформацію без затримки:

1) органу ОПП та метеорологічному органу, пов'язаному з цією станцією;

2) експлуатанту ПС або його представнику, якщо від них отримано відповідний запит щодо отримання такої інформації.

10. Вимоги пунктів 2-9 цієї глави також застосовують, за можливості, при операціях поза мережею.

11. Коли повідомлення для ПС у польоті отримала авіаційна станція, додана до адресатів, яка не може встановити зв'язок з ПС для передачі даного повідомлення, його слід передати авіаційній станції по маршруту слідування ПС, яка спроможна встановити зв'язок з ПС.

Це не виключає передачі початкового повідомлення для ПС авіаційною станцією, якщо ця станція встановить зв'язок з ПС пізніше.

12. Якщо авіаційна станція, якій надійшло повідомлення, не має можливості передати повідомлення відповідно до вимог пункту 11 цієї глави, про це слід повідомити станцію, яка ініціювала повідомлення.

13. Авіаційна станція, яка передає повідомлення має внести зміни до адреси шляхом заміни свого позначення на позначення станції, якій буде передано повідомлення.

14. Якщо неможливо передати повідомлення органу ОНР, екіпажу ПС у визначений органом ОНР проміжок часу, авіаційна станція має повідомити про це відправника. Після цього авіаційна станція не виконує інших дій щодо цього повідомлення, якщо орган ОНР не надає інших вказівок.

15. Якщо стан отримання повідомлення органу ОНР невідомий внаслідок неспроможності отримати підтвердження, авіаційна станція має вважати це повідомлення таким, що не отримано екіпажем ПС, та негайно повідомляє відправника про передачу повідомлення, а також про те, що підтвердження його отримання відсутнє.

16. Авіаційна станція, яка отримала повідомлення від органу ОНР, не передає відповідальність за передання такого повідомлення екіпажу ПС іншій станції. Тим не менш, у разі проблем із радіозв'язком, інша станція має допомогти, за запитом, у переданні повідомлення екіпажу ПС. У цьому випадку, станція, яка отримала повідомлення від органу ОНР, має отримати без затримки підтвердження того, що екіпаж ПС правильно підтвердив повідомлення.

17. Під час запису на телетайп зв'язку «повітря – земля», дотримуються таких процедур:

- 1) кожен рядок починають з лівого краю;
- 2) кожен рядок починають з нового рядка;

3) кожен зв'язок має містити деякі або усі з таких елементів:

позивний станції, що викликає;

текст повідомлення;

позивний станції, яку викликають або станції, яка отримує повідомлення, за яким вказують відповідне скорочення для позначення «Отримано» (Received), «Повторення» (Readback) або «Не чуто відповіді» (No reply heard);

позивний станції, що підтверджує перехоплення, за яким вказують скорочення «Отримано» (Received);

позначення робочої частоти;

час зв'язку за UTC.

4) частини повідомлення, які пропущені, відображають шляхом вводу трьох точок (пробіл . пробіл . пробіл . пробіл) або трьох літер М (пробіл М пробіл М пробіл М пробіл);

5) позначення виправлення надрукованих помилок виконують шляхом вводу трьох літер Е (пробіл Е пробіл Е пробіл Е пробіл), за якими вказується правильна інформація. Помилки виявлені після завершення вводу виправляють після останнього вводу, використовуючи скорочення «COR», за яким вказується правильна інформація.

5. Процедури SELCAL

1. Процедури ОПР з використанням наземного обладнання SELCAL не застосовуються органами ОПР у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР

покладена на Україну, від ПС не вимагається наявність та використання бортового обладнання SELCAL.

2. Процедури використання обладнання SELCAL екіпажами ПС наведено у розділі 5 тому II «Communication Procedures including those with PANS status» додатку 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

6. Ведення аварійного та термінового радіотелефонного зв'язку

1. Процедури аварійного та термінового зв'язку у цій главі пов'язані з використанням радіотелефонії.

2. Аварійні та термінові виклики містять усі радіотелефонні повідомлення щодо аварійного стану та стану терміновості. Аварійний стан та стан терміновості визначаються таким чином:

1) аварійний стан – це стан ПС, при якому існує серйозна та/або безпосередня небезпека і потрібна негайна допомога ПС;

2) стан терміновості – це стан, що відноситься до безпеки ПС або іншого транспортного засобу, або будь-якої особи, яка перебуває на борту ПС чи в межах видимості, але яка не вимагає надання негайної допомоги.

3. Радіотелефонний сигнал аварійного стану «МЕЙДЕЙ» (MAYDAY) та сигнал стану терміновості «ПЕН ПЕН» (PAN PAN) обов'язково використовують на початку першого зв'язку.

4. На початку будь-якого подальшого спілкування в аварійному стані або стані терміновості, допустимо використовувати радіотелефонні сингали аварійного стану та стану терміновості.

5. Відправник повідомлення, яке адресується ПС, що перебуває у аварійному стані або стані терміновості, до мінімуму обмежує обсяг та зміст таких повідомлень.

6. Якщо немає підтвердження від станції, якій ПС адресувало повідомлення із сигналами аварійного стану або стану терміновості, інші станції мають надати допомогу як наведено у пунктах 11 та 20 цієї глави. Під іншими станціями слід розуміти бідь-які інші станції, які прийняли повідомлення із сигналами аварійного стану або стану терміновості та яким стало відомо, що такі повідомлення не були підтвержені станцією, до якої вони були адресовані.

7. Аварійний та терміновий повітряний рух обслуговують на частоті початкового виклику, до моменту, коли стає зрозумілим, що більш суттєва допомога може бути надана шляхом переведення цього ПС на іншу частоту. Для цього можуть використовуватися частота 121,5 МГц або резервні ДВЧ (ВЧ) частоти.

8. Повідомлення про аварійний стан та стан терміновості, як правило, здійснюють у повільному темпі з чіткою вимовою кожного слова для того, щоб полегшити запис тексту повідомлення.

9. Окрім радіотелефонного сигналу аварійного стану «МЕЙДЕЙ» (MAYDAY), відповідно до пункту 3 цієї глави, який зазвичай повторюють тричі, повідомлення про аварійний стан від ПС має:

1) бути передано на частоті двостороннього зв'язку «повітря – земля», яку в даний момент використовує ПС, зазвичай на частоті органу ОПР, з яким ПС підтримує зв'язок;

2) містити максимальну кількість елементів, які вимовляються чітко та при можливості в такому порядку:

назва станції, якій адресується повідомлення;

ідентифікація ПС;

характер аварійного стану;

намір екіпажу ПС;

фактичне місце ПС, рівень (ешелон, абсолютна висота) та курс ПС.

10. Зазначені у пункті 9 цієї глави положення можуть бути доповнені такими заходами:

1) передання ПС повідомлення про аварійний стан на аварійній частоті 121,5 МГц або на частоті іншого органу ОПР, якщо таке вважається за необхідне або бажане;

2) повідомлення про аварійний стан передається ПС, що перебуває у аварійному стані, у вигляді радіомовної передачі, якщо час та обставини обумовлюють переваги такого виду трансляції;

3) ПС передає повідомлення на частоті радіотелефонії морського мобільного обслуговування;

4) ПС використовує будь-які наявні в його розпорядженні засоби для привернення уваги та оповіщення про умови, у яких воно перебуває (у тому числі застосування відповідного режиму та коду ВОРЛ);

5) будь-яка станція використовує усі наявні в її розпорядженні засоби для надання допомоги ПС, яке перебуває у аварійному стані;

6) якщо ПС, яке транслює повідомлення, не перебуває в аварійному стані, при ретрансляції будь-яких елементів, наведених у підпункті 2 пункту 9 цієї глави, або змін до них, воно передає повідомлення точно в такому порядку, як було зазначено в повідомленні про аварійний стан.

Станція, якій адресують повідомлення, як правило, є станцією, що підтримує зв'язок із ПС, або станцією, яка відповідає за район, де виконує політ це ПС.

11. Станція, якій адресовано повідомлення про аварійний стан або перша станція, що підтвердила приймання повідомлення про аварійний стан, виконує такі дії:

1) негайно підтвердити приймання повідомлення про аварійний стан;

2) узяти на себе керування зв'язком або в конкретній та чіткій формі передати це керування іншій станції, сповістивши про це ПС;

3) вжити заходів щодо негайного інформування відповідних служб, органів ОПР та, у разі попередніх домовленостей, відповідного експлуатанта ПС.

Дії щодо сповіщення відповідного експлуатанта ПС не мають пріоритету перед іншими діями для забезпечення безпеки польоту у аварійному стані, або іншими польотами у зоні відповідальності, або перед іншими діями, які можуть вплинути на хід очікуваних польотів у зоні відповідальності;

4) попереджає інші станції, якщо це необхідно, з метою запобігання передачі інших ПС на частоту, на якій знаходиться ПС, що перебуває у аварійному стані.

12. Станції, яка перебуває у аварійному стані, або станції, під керуванням якої знаходиться станція, що перебуває у аварійному стані, дозволяється увести режим радіомовчання для всіх інших станцій, які перебувають в цьому районі, або для будь-якої конкретної станції, що втручається в аварійний радіообмін. Така станція адресує вказівку всім станціям або тільки одній станції залежно від обставин. У будь-якому разі вона передає:

«ПРИПИНИТИ ПЕРЕДАЧУ» (STOP TRANSMITTING);

радіотелефонний сигнал аварійного стану «МЕЙДЕЙ» (MAYDAY).

13. Використання сигналів, наведених у пункті 12 цієї глави резервується за бортовою станцією, яка перебуває в аварійному стані, і за станцією, що здійснює контроль за повітряним рухом в аварійному стані.

14. Повідомлення про аварійний стан має більш високий пріоритет в порівнянні з усіма іншими повідомленнями, а станція, якій відомо про передачу таких повідомлень, не веде передачу на цій частоті, за винятком тих випадків, коли:

1) аварійний стан скасований або повітряний рух в аварійному стані завершений;

2) весь повітряний рух в аварійному стані переведений на інші частоти;

3) станція, що керує зв'язком у даному районі, дає дозвіл на передачу;

4) станція сама потребує допомоги.

15. Будь-яка станція, якій відомо про наявність повітряного руху в аварійному стані і яка сама не може надати допомогу станції, що перебуває у аварійному стані, продовжує вести прослуховування до моменту, коли не стане зрозумілим, що ПС, яке перебуває у аварійному стані, надають допомогу.

16. Якщо ПС більше не перебуває у аварійному стані, воно має передати повідомлення про скасування умов аварійного стану.

17. Якщо авіаційній станції стає відомо, що ПС уже не перебуває у аварійному стані, вона негайно інформує про це відповідні служби, органи ОПР, та, у разі попередніх домовленостей, відповідного експлуатанта ПС.

18. Аварійний радіотелефонний зв'язок та режим радіомовчання завершують шляхом передання повідомлення, яке містить фразу «АВАРІЙНИЙ РУХ ЗАВЕРШЕНО» (DISTRESS TRAFFIC ENDED) на частоті(ах), яка(і) використовувалась(ися) для повітряного руху в аварійному стані. Таке повідомлення передається авіаційною станцією, що здійснювала керування зв'язком з ПС у аварійному стані, після отримання повідомлення, зазначеного у пункті 16 цієї глави.

19. Окрім радіотелефонного сигналу про стан терміновості «ПЕН ПЕН» (PAN PAN) (кожне слово фрази вимовляється як французьке слово «раппе»), відповідно до пункту 3 цієї глави, який зазвичай повторюють тричі, повідомлення про стан терміновості, що передає екіпаж ПС має:

1) бути передано на частоті двостороннього зв'язку «повітря – земля», яку в даний момент використовує ПС, зазвичай на частоті органу ОПР, з яким ПС підтримує зв'язок;

2) містити максимальну кількість елементів, які вимовляються чітко та при можливості в такому порядку:

назва станції, якій адресується повідомлення;

ідентифікація ПС;
характер небезпеки;
намір екіпажу ПС;
фактичне місце ПС, рівень (ешелон, абсолютна висота) та курс ПС;
будь-яка інша корисна інформація.

Положення, що містяться вище, не перешкоджають ПС посилати термінове повідомлення у формі радіомовної передачі, якщо час і обставини обумовлюють переваги такого виду трансляції.

Станція, якій адресують повідомлення, зазвичай є станцією, що підтримує зв'язок із ПС, або станцією, яка відповідає за район, де здійснює політ це ПС.

20. Станція, якій адресовано повідомлення про стан терміновості, або станція, яка перша підтверджує приймання такого повідомлення, виконує такі дії:

1) підтвердити одержання повідомлення про стан терміновості;

2) вжити заходів щодо негайного інформування відповідних служб, органів ОПР та, у разі попередніх домовленостей, відповідного експлуатанта ПС.

Дії щодо сповіщення відповідного експлуатанта ПС не мають пріоритету перед іншими діями для забезпечення безпеки польоту у стані терміновості, або іншими польотами у зоні відповідальності, або перед іншими діями, які можуть вплинути на хід очікуваних польотів у зоні відповідальності;

3) за необхідності, здійснювати контрольний зв'язок.

21. Повідомлення про стан терміновості має більш високий пріоритет в порівнянні з усіма іншими повідомленнями, за винятком аварійного зв'язку. Усі станції вживають заходів для того, щоб не заважати повітряному руху в стані терміновості.

22.3 метою привернення уваги та ідентифікації ПС, що використовується як санітарний транспорт, передає повідомлення про стан терміновості «ПЕН ПЕН» (PAN PAN), який зазвичай повторюють тричі, після чого застосовують радіотелефонний сигнал санітарного транспорту «МЕДИЧНИЙ» (MAY-DEE-CAL). Використання вищезазначеного сигналу має свідчити, що передане повідомлення стосується захищеного санітарного транспорту відповідно до Женевської Конвенції 1949 року. Повідомлення супроводжують такими даними:

1) позивний ПС або інше радіотелефонне позначення, що застосовується для ідентифікації санітарного ПС;

2) місце санітарного ПС;

3) кількість та тип одиниць санітарних ПС;

4) наміри щодо маршруту;

5) за необхідністю розрахункові час польоту за маршрутом, час відправлення та час прибуття;

б) будь-яка інша інформація, така як рівень польоту, радіотелефонні частоти, що прослуховуються, мова, що використовують, режим та код прийомовідповідача ВОРЛ.

23. Станція, якій адресовано повідомлення щодо санітарного ПС, або станція, яка перша підтверджує приймання такого повідомлення, діє відповідно до пунктів 20 та 21 цієї глави.

24. При направленні повідомлення ПС, що є об'єктом незаконного втручання, станція, якій адресовано таке повідомлення або станція, яка перша підтверджує приймання такого повідомлення, надає будь-яку можливу допомогу, у тому числі повідомлення відповідних органів ОНР, а також будь-якої іншої станції чи установи, які можуть посприяти виконанню польоту.

7. Обслуговування авіаційним радіомовленням

1. Текст інформації, що підлягає розповсюдженню має бути підготовлений відповідним метеорологічним органом у формі бажаної трансляції.

2. Радіомовні передачі здійснюють на окремій частоті та у визначений час.

3. Розклад та частоти всіх радіомовних передач публікують у АІР. Будь-які зміни частоти та часу мають бути опубліковані у вигляді NOTAM як мінімум за два тижні до моменту змін. Додатково, такі зміни, за

можливості, мають бути анонсовані у всіх регулярних радіомовних передачах за дві доби до моменту змін шляхом передачі на початку та у кінці кожної радіомовного повідомлення.

У надзвичайних випадках при необхідності дозволено зміну частоти радіомовної передачі у обставинах, коли завчасне видання NOTAM як мінімум за два тижні до моменту змін неможливе.

4. Радіомовні передачі за розкладом розпочинають у встановлений час із загального виклику.

У разі затримки радіомовної передачі у встановлений час передають коротке повідомлення з пропозицією очікувати із зазначенням приблизного періоду затримки у хвилинах.

Після переданні повідомлення із пропозицією очікувати радіомовну передачу не починають до моменту закінчення оголошеного часу затримки.

5. Якщо радіомовні передачі ведуть в межах виділеного часу, кожна станція припиняє передачу у момент закінчення виділеного часу незалежно від того чи завершено передання всього повідомлення.

6. У колективних послідовних радіомовних передачах кожна станція має бути готова розпочати мовлення у призначений час. Якщо станція з будь-яких причин не розпочала мовлення у призначений час, наступна у черзі станція очікує та у призначений для неї час починає мовлення.

7. У випадку припинення обслуговування мовленням станцією, відповідальною за мовлення, радіомовні передачі, за можливості, передаються іншою станцією до моменту відновлення обслуговування станцією, відповідальною за обслуговування. Якщо це неможливо, а

радіомовна передача призначена для перехоплення станціями аеронавігаційного фіксованого обслуговування, станції, яким необхідно отримати радіомовні повідомлення мають прослуховувати визначені частоти до моменту відновлення обслуговування.

8. Передачі, які ведуть радіотелефонією мають бути короткими та лаконічними із застосуванням звичайної мови, якщо це забезпечує їх зрозумілість.

9. При веденні радіомовних передач швидкість мовлення не має перевищувати темп 100 слів за хвилину.

10. Перед кожним радіомовним повідомленням передають загальний виклик, назву станції та, якщо визначено, час мовлення.

Наприклад: «ВСІМ СТАНЦІЯМ ЦЕ ХАРКІВ АТІС ІНФОРМАЦІЯ ЧАС ОДИН ТРИ ТРИ НУЛЬ» (ALL STATIONS THIS IS KHARKIV ATIS INFORMATION TIME ONE THREE THREE ZERO).

11. Вимоги щодо забезпечення, обсягів та порядку ведення радіомовних передач наведено у розділі IV АПУ «Обслуговування повітряного руху» та у розділі XI АПУ «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».

8. Фразеологія

1. Пілоти, персонал ОПР та інший авіаційний та наземний персонал мають бути обізнаними з процедурами ведення радіотелефонного зв'язку,

наведеними в цьому розділу, томі II «Communication Procedures including those with PANS status» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

2. Вимоги до повторення дозволів та інформації, важливої з точки зору безпеки польотів наведено у пунктах 29-34 глави 5 розділу IV цих Авіаційних правил.

3. Англійську та українську мови використовують для стандартної фразеології радіообміну в повітряному просторі України.

4. Фразеологія радіообміну між ПС та органом ОНР з метою забезпечення ОНР наведена у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

5. Більшість фразеології, наведеної у додатку 6 до цих Авіаційних правил містить текст повного повідомлення без позивного. Фразеологія не є вичерпною та за певних обставин очікується, що пілоти, персонал ОНР та інший наземний персонал будуть використовувати звичайну мову, яка має бути максимально чіткою, стислою та відповідати рівню, встановленому вимогами ICAO до володіння мовами, наведеними у додатку 1 «Personnel Licensing» ICAO, для того аби уникнути можливого непорозуміння з боку осіб, які використовують мову, іншу ніж їх національні мови.

6. Для зручності використання фразеологія радіообміну, наведена у додатку 6 до цих Авіаційних правил згрупована за видами ОНР. Тим не менше, очікується, що користувачі обізнані та при потребі будуть використовувати фразеологію з інших груп, крім тих, що відповідають виду ОНР, що надається. Фразеологію використовують разом з позивними (ПС,

наземного транспортного засобу, органу ОПР тощо). Вимоги щодо складання радіотелефонних повідомлень, позивних та процедур наведено у главі 5 тому II «Communication Procedures including those with PANS status», додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

7. Пілоти, персонал ОПР та інший наземний персонал має використовувати фразеологію радіообміну, наведену у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

8. При виконанні польотів у повітряному просторі RVSM або вертикальному перетині такого повітряного простору пілоти ПС, які не допущені до польотів у повітряному просторі RVSM, повідомляють статус «НЕ ДОПУЩЕНИЙ ДО RVSM» (NEGATIVE RVSM) у таких випадках:

1) при початковому виклику на будь-якому каналі зв'язку в межах повітряного простору RVSM;

2) в усіх запитах на зміни ешелону польоту;

3) в усіх повтореннях дозволів щодо ешелону польоту.

9. Диспетчери УПР повинні однозначно підтверджувати отримання з борту ПС повідомлень про відсутність допуску до польотів у повітряному просторі RVSM.

10. Фразеологія що використовується під час руху транспортних засобів у зоні маневрування має бути аналогічною фразеології, що використовують під час руху ПС за винятком вказівок щодо руління, коли при зв'язку з транспортним засобом замість слова «РУЛІТЬ» (TAXI) застосовують слово «ПРЯМУЙТЕ» (PROCEED).

11. Умовні фрази, такі як «за ПС, що здійснює посадку» (behind landing aircraft) або «після зльоту ПС» (after departing aircraft) не використовують для руху, пов'язаного з робочою(ими) ЗПС за винятком випадків коли відповідне ПС або транспортний засіб спостерігають диспетчером та пілотом. ПС або транспортний засіб, умова щодо яких зазначена у дозволі має бути першим ПС/транспортним засобом, яке пройде перед ПС, якому надають умовний дозвіл. В усіх випадках умовний дозвіл має містити у нижченаведеному порядку таку інформацію:

- 1) ідентифікацію ПС;
- 2) умову;
- 3) дозвіл;
- 4) стисле повторення умови.

Наприклад: «SAS941 ЗА BOEING 737 НА ПРЯМІЙ, ВИРУЛЮЙТЕ НА ЗПС» (SAS941, BEHIND BOEING 737 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND).

Це означає, що ПС, яке отримує умовний дозвіл, необхідно ідентифікувати ПС або транспортний засіб, зазначений в умовному дозволі.

12. Фразеологія радіообміну, наведена у додатку 6 до цих Авіаційних правил, не містить фраз та загальних слів, що використовують в радіотелефонному зв'язку, які наведені у цьому розділі та в томі II «Communication Procedures including those with PANS status», додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

Слова в дужках означають, що конкретна інформація, така як рівень, місце, час тощо має бути додана для закінчення фрази або можуть бути використані додаткові необов'язкові фрази. Слова в квадратних дужках означають необов'язкові додаткові слова або інформацію, які можуть бути необхідними за певних обставин.

13. Приклади використання фразеології наведено в Doc 9432 «Manual of Radiotelephony» ICAO.

ХІІІ.Процедури обслуговування повітряного руху засобами контрактного автоматичного залежного спостереження (ADS-C)

1. Процедури обслуговування повітряного руху засобами ADS-C не застосовуються органами ОПР у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладена на Україну, від ПС не вимагається наявність та використання бортового обладнання ADS-C.

2. Інформація про використання бортових та наземних ADS-C міститься у розділі 13 Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO. Інструктивний матеріал стосовно впровадження ADS-C міститься в Doc 10037 «Global Operational Data Link (GOLD) Manual» ICAO.

XIV.Процедури авіаційного електрозв'язку
«диспетчер – пілот» по лінії передачі даних (CPDLC)

1. Реалізація CPDLC

1. CPDLC забезпечується зв'язок між диспетчером УПР і пілотом за допомогою використання набору повідомлень CPDLC для зв'язку в цілях ОПР.

2. При такому зв'язку використовується набір елементів повідомлень щодо дозволів/інформації/запитів, аналогічній фразеології, яка застосовується при використанні радіотелефонного зв'язку.

Перелік повідомлень CPDLC, що містить елементи повідомлень і способи їх використання, наведено у додатку 7 до цих Авіаційних правил.

Призначення і текст елементів повідомлень, а також пов'язані з ними процедури, як правило, відповідають розділу 12 цих Авіаційних правил. Набір повідомлень CPDLC і пов'язані з ними процедури можуть відрізнятися від мовного еквівалента у зв'язку з відмінностями між цими двома засобами зв'язку.

3. Пілоту та диспетчеру УПР надається можливість здійснювати обмін повідомленнями, які містять елементи стандартного повідомлення, елементи повідомлення, що містять вільний текст, або їх комбінації.

4. Наземні та бортові системи мають забезпечувати можливість відображення повідомлень, за потреби друк та зберігання у спосіб, який дозволяє їх відновлення за необхідності.

5. Якщо вимагається відображення повідомлень у текстовому вигляді, повідомлення має відображатися, щонайменше, англійською мовою.

6. Технічні положення, що стосуються CPDLC, викладені в главі 8 тому II «Communication Procedures including those with PANS status», додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

7. Інструктивний матеріал, що стосується впровадження CPDLC міститься в Doc 10037 «Global Operational Data Link (GOLD) Manual» ICAO.

2. Встановлення CPDLC

1. CPDLC має бути встановлено завчасно для забезпечення впевненості у тому, що ПС має зв'язок із відповідним органом ОПР.

Інформація щодо часу і, якщо застосовується, місця, де наземна або бортова система CPDLC має встановити зв'язок, має бути опублікована в AIP.

2. У разі отримання неочікуваного повідомлення CPDLC від ПС органом ОПР мають бути встановлені причини, які призвели до відправлення такого повідомлення для визначення наступних дій.

3. У разі відхилення повідомлення CPDLC органом ОПР, такий орган повинен надати пояснення пілоту про причину відхилення відповідного повідомлення CPDLC.

4. Орган ОПП ініціює встановлення CPDLC з ПС лише у разі відсутності встановленого каналу CPDLC або якщо встановлення зв'язку дозволено органом ОПП, який має встановлений CPDLC з ПС.

5. У разі відхилення ПС запиту CPDLC ініційованого органом ОПП, причину відмови органу ОПП, що здійснює обслуговування, або наступному органу ОПП надають по низхідній лінії зв'язку передачею елемента повідомлення CPDLC «NOT CURRENT DATA AUTHORITY» (не є поточною авторизованою системою обміну даними) або елемента «NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY» (не є визначеною наступною авторизованою системою обміну даними) відповідно.

Місцевими процедурами визначають необхідність інформування диспетчера УПП про причини відхилення запиту. Жодні інші причини відхилення ПС запиту CPDLC, який було ініційовано органом ОПП, не допускаються.

3. Обмін операційними повідомленнями CPDLC

1. Диспетчер УПП або пілот складають повідомлення CPDLC з використанням стандартних елементів повідомлення, елементів повідомлення, що містять вільний текст, або їх комбінацій.

Призначення (використання) відповідних груп елементів повідомлень наведено у додатку 7 до цих Авіаційних правил.

2. За можливості потрібно уникати використання довгих повідомлень, повідомлень з кількома диспетчерськими дозволами, кількома запитами на диспетчерський дозвіл або повідомлень, які містять комбінацію дозволів і інформації.

3. Якщо застосовують CPDLC і призначення повідомлення включено до набору повідомлень CPDLC, який міститься в додатку 7 до цих Авіаційних правил, використовують відповідні стандартні елементи повідомлень.

4. За винятком випадку, зазначеного у пункті 25 цієї глави, при застосуванні диспетчером УПР або пілотом CPDLC, відповідь має надаватися також за допомогою CPDLC. При застосуванні диспетчером УПР або пілотом мовного електровз'язку відповідь надають голосом.

5. У випадках, коли необхідно внести зміни до повідомлення CPDLC, або роз'яснити його зміст, диспетчер УПР або пілот використовують найбільш прийнятні існуючі засоби для передачі правильної інформації або для її роз'яснення.

Наведені нижче у цій главі процедури можуть застосовуватися диспетчером УПР з метою коригування дозволу, вказівки, інформації, або пілотом з метою коригування відповіді на попереднє повідомлення або для коригування попередньо переданих запитів чи інформації.

6. У випадках, коли мовний радіозв'язок використовують з метою коригування повідомлення CPDLC, на яке ще не було отримано операційної відповіді, перед передачею, яка здійснюється диспетчером УПР або пілотом передають фразу:

«ВВАЖАЙТЕ ПОВІДОМЛЕННЯ CPDLC (тип повідомлення) ТАКИМ, ЩО НЕ ПЕРЕДАВАЛОСЯ, ПАУЗА» (DISREGARD CPDLC (тип повідомлення) MESSAGE, BREAK), за якою слідує правильний дозвіл, вказівка або запит інформації.

Слід враховувати можливість того, що в момент передавання коригування за допомогою мовного зв'язку, повідомлення CPDLC, на яке робиться посилення, ще не досягло отримувача, або воно досягло отримувача, але не було вжито дій щодо цього повідомлення, або повідомлення досягло отримувача і дії було вжито.

7. У випадку посилення на повідомлення CPDLC, яке було вирішено вважати таким, що не передавалось, потрібно звертати увагу на його формулювання для того, щоб уникнути недостовірності під час видачі виправленого дозволу, вказівки, інформації, або запиту.

Наприклад, якщо ПС SAS 445, яке виконує політ на FL 290, за допомогою CPDLC було надано вказівку набирати FL 350 і диспетчеру УПР необхідно здійснити коригування такого дозволу за допомогою мовного зв'язку, застосовують наступну фразу:

«SAS445 ВВАЖАЙТЕ ПОВІДОМЛЕННЯ CPDLC ЩОДО ДОЗВОЛУ НАБИРАТИ ВИСОТУ ТАКИМ, ЩО НЕ ПЕРЕДАВАЛОСЯ, ПАУЗА, НАБИРАЙТЕ ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ 310» (SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB TO FL310).

8. Якщо повідомлення CPDLC, яке потребує операційної відповіді, послідовно узгоджується засобами мовного зв'язку, відповідне повідомлення CPDLC щодо закриття відповіді передають для забезпечення правильної синхронізації діалогу CPDLC. Це може досягатися шляхом передавання вказівки одержувачу закрити діалог за каналами мовного зв'язку або шляхом автоматичного закриття діалогу системою.

9. Атрибути повідомлень CPDLC встановлюють відповідні вимоги до обробки повідомлень користувачами CPDLC при їх отриманні. Кожне

повідомлення CPDLC містить 2 атрибути: «стан тривоги» (ALERT) та «відповідь» (RESPONSE).

10. Атрибут «стан тривоги» (ALERT) визначає тип стану тривоги, який вимагається під час прийому повідомлення. Типи стану тривоги наведено у таблиці 1-1 додатку 7 цих Авіаційних правил.

11. Атрибут «відповідь» (RESPONSE) визначає дійсні відповіді на відповідний елемент повідомлення. Типи відповідей CPDLC для повідомлень, які передаються висхідною лінією зв'язку, і для повідомлень, які передають низхідною лінією зв'язку наведено у таблиці 1-2 додатку 7 цих Авіаційних правил.

12. У випадку, коли повідомлення CPDLC, що містить більше одного елемента потребує відповіді, одне повідомлення відповіді має застосовуватися по відношенню до всіх елементів повідомлення.

13. Наприклад, якщо багатоеlementне повідомлення містить «CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH.84» застосовують відповідь «WILCO», що вказує відношення до обох елементів повідомлення.

14. У випадку, коли одноelementне повідомлення CPDLC або будь-яка частина багатоеlementного повідомлення, що містять дозвіл на можуть бути виконані пілот повинен надіслати відповідь «UNABLE» по відношенню до всього повідомлення.

15. Диспетчер УПР повинен відповісти повідомленням «UNABLE», що стосується всіх елементів запиту на дозвіл у разі, якщо елемент(и) одноелементного або багатоелементного повідомлення не можуть бути погоджені. Діючий(і) дозвіл(оли) не підтверджують знову.

16. Якщо багатоелементне повідомлення, що містить запит на дозвіл може бути прийнятним частково, диспетчер УПР повинен відповісти повідомленням «UNABLE», що стосується всіх елементів запиту на дозвіл та, за необхідності, включити причину та/або інформацію коли такий дозвіл слід очікувати.

Окреме(і) повідомлення CPDLC згодом можуть бути передані відповідно тих елементів запиту, які можуть бути прийнятними.

17. Коли всі елементи одноелементного або багатоелементного повідомлення є прийнятними, диспетчер УПР повинен відповісти наданням дозволу для кожного елементу запиту. Така відповідь є одним повідомленням по висхідній лінії зв'язку.

Наприклад, не дивлячись на те, що бажано уникати багатоелементних запитів дозволу по низхідній лінії зв'язку, на такі повідомлення, що містять наступні елементи:

(REQUEST CLEARANCE YQM YYG YQX TRACK X EINN EDDF
REQUEST CLIMB TO FL350
REQUEST MACH 0.84)

органом ОПР може бути надана відповідь:

(CLEARED YQM YYG YQX TRACK X EINN EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT MAINTAINING
CROSS YYG AT OR AFTER 1150
NO SPEED RESTRICTION).

18. Коли повідомлення CPDLC містить декілька елементів повідомлення та використовують атрибут відповіді на повідомлення «Y», зворотне повідомлення має містити аналогічну кількість відповідей в тому ж порядку.

Наприклад на багатоелементне повідомлення по висхідній лінії зв'язку, яке містить

(CONFIRM SQUAWK

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410)

ПС може бути надана відповідь

(SQUAWKING 5525

WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z).

19. Під час передавання CPDLC іншому органу ОПП, передавання мовного зв'язку і CPDLC має бути проведено одночасно.

20. У випадку, коли контроль за ПС передається органом ОПП, який має CPDLC, органу ОПП, який не має CPDLC, завершення сеансу CPDLC має бути проведено одночасно з передачею мовного зв'язку.

21. У випадку, коли передача CPDLC призводить до зміни органу, який забезпечує обмін даними і залишились повідомлення, для яких відповідь «CLOSURE» ще не була отримана (наприклад, повідомлення очікує передачі), диспетчер УПП, який передає CPDLC має бути проінформований про це.

22. Якщо диспетчеру УПП необхідно передати контроль за ПС без передавання відповіді на будь-яке(і) повідомлення, що очікує(ють) передавання по низхідній лінії зв'язку, система має передбачати можливість

автоматичної передачі відповідного(их) повідомлення(нь) закриття. В такому випадку зміст будь-якого повідомлення(нь), яке(і) автоматично надсилається(ються) системою, має бути опублікований в місцевих інструкціях.

23. У випадку, коли диспетчер УПР приймає рішення передати контроль за ПС без отримання відповіді від пілота на будь-яке(і) повідомлення, що очікує(ють) передавання за висхідною лінією зв'язку, він повинен перейти на мовний радіозв'язок для запобігання будь-якої двозначності, пов'язаної з повідомленням(и), що очікує(ють) передачі.

24. Диспетчерам УПР та пілотам варто уникати використання елементів повідомлення, що містять вільний текст.

В незвичайних умовах або аварійних ситуаціях використання вільного тексту може бути затребуваним, зокрема при відмові мовного зв'язку.

Обмеження у використанні повідомлень з вільним текстом має на меті зменшення вірогідності неправильного тлумачення і двозначності.

25. У випадку, коли відповідний провайдер послуг ОПР вважає прийнятним використання елементів повідомлення, що містять вільний текст, такі елементи мають бути збережені для вибору в системі ПС або наземній системі для спрощення їх використання.

Положення щодо використання елементів повідомлень, що містять вільний текст наведено у главі 8 тому II «Communication Procedures including those with PANS status», додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO.

26. У разі прийому аварійного повідомлення CPDLC, диспетчер УПР повинен підтвердити отримання такого повідомлення найбільш доступним та ефективним шляхом.

27. Під час передавання відповіді на усі аварійні і термінові повідомлення за допомогою CPDLC використовують повідомлення «ROGER» за висхідною лінією зв'язку.

28. У випадку коли повідомлення CPDLC потребує логічного підтвердження та/або операційної відповіді, а така відповідь не була отримана, у відповідних випадках пілот або диспетчер УПР мають бути попереджені.

29. Диспетчер УПР та пілот мають бути проінформовані про відмову CPDLC якнайшвидше після того, як відмову було виявлено.

30. У випадку коли диспетчер УПР або пілот отримують попередження про відмову CPDLC, а їм потрібно встановити зв'язок до відновлення CPDLC, вони повинні, за можливості, використовувати мовний радіозв'язок і до передачі інформації використати фразу «ВІДМОВА CPDLC» (CPDLC FAILURE).

31. Диспетчерам УПР від яких вимагається передача інформації щодо повної відмови наземного CPDLC станціям, які можуть прийняти таку передачу, потрібно зробити загальний виклик «ВСІ СТАНЦІЇ ВІДМОВА CPDLC» (ALL STATIONS CPDLC FAILURE), після якого потрібно передати ідентифікацію станції, яка робить виклик. Відповідь на такі

виклики не очікують, за винятком окремих станцій, які можуть бути згодом послідовно викликані для підтвердження отримання.

32. При відмові CPDLC і переході на мовний радіозв'язок, усі повідомлення CPDLC, які очікують передачі, слід вважати такими, що не доставлені і увесь діалог, пов'язаний з цими повідомленнями, має бути відновлений за допомогою каналів мовного зв'язку.

33. При відмові CPDLC і його відновленні до переходу на мовний радіозв'язок, усі повідомлення CPDLC, які очікують передачі слід вважати такими, що не доставлені і увесь діалог, пов'язаний з цими повідомленнями рекомендовано відновлювати за допомогою CPDLC.

34. При запланованому вимкненні системи зв'язку або наземної системи CPDLC має бути опубліковано NOTAM для інформування усіх зацікавлених сторін про період вимкнення і, за необхідності, частоти мовного зв'язку, що використовують.

35. ПС, які знаходяться на зв'язку з органом ОНР, мають бути проінформовані за допомогою каналів мовного зв'язку або CPDLC про будь-яку очікувану перерву в роботі CPDLC.

36. Диспетчер УНР і пілот повинні мати можливість перервати CPDLC.

37. У випадку, коли диспетчер УНР або пілот поінформовані про збій окремого повідомлення CPDLC, вони повинні виконати одну з таких дій:

1) каналом мовного зв'язку підтвердити дії, які будуть виконані стосовно відповідного діалогу і перед цим передати фразу: «ПОМИЛКА ПОВІДОМЛЕННЯ CPDLC» (CPDLC MESSAGE FAILURE);

2) за допомогою CPDLC повторно передати повідомлення, при передачі якого виникла помилка.

38. У випадку, коли диспетчер УПР вимагає від всіх станцій або від окремого ПС уникати передачі запитів на визначений проміжок часу, застосовують фразу:

«((позивний) або ВСІ СТАНЦІЇ) ПРИПИНИТИ ПЕРЕДАЧУ ЗАПИТІВ CPDLC [ДО ПОДАЛЬШИХ ВКАЗІВОК][причина]» (((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [reason]).

За таких обставин пілот може, за необхідності, використовувати CPDLC для відповідей на повідомлення, передачі інформації, декларування аварійного стану та його припинення.

39. Інформація про поновлення нормального використання CPDLC передається за допомогою фрази:

«((позивний) або ВСІ СТАНЦІЇ) ВІДНОВИТИ НОРМАЛЬНЕ ФУНКЦІОНУВАННЯ CPDLC» (((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS).

40. При проведенні тестування CPDLC координація з відповідним ПС має бути проведена до початку тестування, якщо вбачається, що тестування CPDLC може вплинути на ОПП, яке надається цьому ПС.

XV. Процедури, що стосуються аварійних ситуацій
в польоті, відмови зв'язку та обставин, що обмежують
або впливають на надання обслуговування

1. Загальні положення щодо процедури, що стосуються
надзвичайних обставин в польоті

1. Різноманітність обставин, що виникають у надзвичайних ситуаціях, не дозволяє встановити точний докладний перелік ситуацій та порядок дій, якого варто дотримуватися. Викладений у цій главі порядок дій персоналу ОПР наданий в якості загального посібника. Органи ОПР забезпечують постійну та повну координацію, а персонал цих органів має використовувати найкращі рішення з урахуванням практики та досвіду та керуватися здоровим глуздом при обслуговуванні під час виникнення аварійних ситуацій.

Додаткові процедури, що застосовують у надзвичайних обставинах та обставинах, що обмежують або унеможлиблюють надання ОПР з використанням систем спостереження ОПР наведено у главі 19 розділу VIII цих Авіаційних правил.

Якщо ПС, на борту якого виникла аварійна ситуація, раніше надавалась вказівка встановити конкретний код прийомовідповідача ВОРЛ та/або аварійний режим ADS-B, пілот продовжує використовувати цей код/режим, за винятком випадків, коли за особливих обставин, він приймає інше рішення або йому надано інші вказівки. Якщо диспетчер УПР не надає будь-яких вказівок щодо встановлення коду або аварійного режиму, пілот встановлює код 7700 режиму А та/або відповідний аварійний режим ADS-B.

2. При декларуванні ПС аварійного стану, орган ОПР повинен забезпечити виконання таких заходів:

1) вжити необхідних дій для встановлення ідентифікації та типу ПС, характеру надзвичайної ситуації, намірів екіпажу ПС, а також місце та рівень ПС, якщо ця інформація не була чітко зазначена або є невідомою для органу ОПР;

2) визначитися з найбільш доречним видом допомоги, яка може бути надана;

3) залучити до сприяння будь-який інший орган ОПР, інші служби та засоби, які можуть забезпечити допомогу ПС;

4) забезпечити екіпаж ПС будь-якою запитуваною ним інформацією, а також будь-якою додатковою відповідною інформацією, зокрема деталізованою інформацією про придатні для посадки аеродроми, мінімальні безпечні абсолютні висоти, метеорологічну інформацію;

5) отримати від експлуатанта або від екіпажу ПС інформацію, яка має відношення до польоту: кількість осіб на борту, кількість палива, що залишилось, наявність на борту небезпечних матеріалів та їх тип;

6) сповістити визначені органи ОПР, інші органи, організації установи відповідно до порядку, встановленого у місцевих інструкціях.

3. За можливості слід уникати зміни радіочастоти та коду ВОРЛ. Як правило, такі зміни здійснюються у час та в обставинах обумовлених покращенням обслуговування відповідного ПС.

Слід обмежити до необхідного мінімуму надання вказівок щодо маневрування ПС, двигун якого відмовив.

Іншим ПС, що знаходяться у районі виконання польоту ПС, яке задекларувало аварійний стан, за необхідності надають інформацію про обставини події.

4. Запит інформації від ПС відповідно до підпункту 5 пункту 2 цієї глави здійснюються тільки при неотриманні такої інформації від експлуатанта або з інших джерел. Такий запит має обмежуватись отриманням тільки суттєвої інформації.

5. ПС, про яке відомо або вважається, що воно перебуває в аварійному стані, або стало об'єктом незаконного втручання, надають максимальну увагу, допомогу та право першочерговості серед інших ПС, як може бути обумовлено обставинами.

2. Незаконне втручання та загроза вибуху повітряного судна

1. Персонал ОНР повинен бути готовий визначити будь-які ознаки виникнення актів незаконного втручання на борту ПС.

2. При підозрі незаконного втручання на борту ПС, а також у випадках, коли не забезпечується чітка автоматична індикація коду 7500 і коду 7700 режиму А ВОРЛ, диспетчер намагається перевірити будь-яку

підозру надаючи вказівку встановити код відповідача ВОРЛ у режимі А на 7500, а потім 7700.

3. Очікується, що ПС, оснащені прийомопередавачем ВОРЛ, будуть використовувати код 7500 в режимі А для конкретного зазначення того, що ПС є об'єктом незаконного втручання. ПС може використовувати код 7700 в режимі А для зазначення того, що йому загрожує серйозна небезпека і він потребує негайної допомоги. ПС, що обладнане передавачами інших систем спостереження, включаючи ADS-B і ADS-C, може відправляти сигнал аварійної стану та/або терміновості всіма наявними засобами. Прийомопередавач ВОРЛ, яким оснащене ПС, має працювати в режимі А для передачі коду 7500, щоб конкретно вказати, що ПС є об'єктом незаконного втручання. ПС може використовувати прийомопередавач ВОРЛ в режимі А для передачі коду 7700, щоб вказати на те, що йому загрожує серйозна небезпека і він потребує негайної допомоги. ПС, що обладнане передавачами інших систем спостереження, включаючи ADS-B і ADS-C, може відправляти сигнал аварійної стану та/або терміновості всіма наявними засобами з урахуванням наявності наземного обладнання відповідного типу.

4. Коли відомо або є підозра, що ПС стало об'єктом незаконного втручання або отримано попередження про загрозу вибуху на борту ПС, органи ОПР негайно відповідають на запити даного ПС, включаючи запити щодо відповідної інформації, що стосується аеронавігаційних засобів, процедур і видів обслуговування на маршруті польоту і щодо будь-якого аеродрому передбачуваної посадки, і вживають таких заходів, які необхідні для виконання безперешкодного польоту на всіх етапах.

5. Органи ОПР також повинні:

1) передавати та продовжувати передавати інформацію, що стосується безпечного виконання польоту, не очікуючи відповіді від екіпажа ПС;

2) здійснювати нагляд і реєструвати хід виконання польоту ПС, використовуючи наявні засоби, і координувати з суміжними органами ОПР передачу контролю, не вимагаючи від екіпажа ПС передачі повідомлень або інших відповідей, тільки якщо немає нормального зв'язку з цим ПС;

3) інформувати та продовжувати інформувати відповідні органи ОПР, включаючи ті, що знаходяться у суміжних РПП, яких може стосуватись хід виконання польоту. При застосуванні цього положення необхідно враховувати всі фактори, які можуть вплинути на хід виконання польоту, включаючи залишок палива і можливість раптових змін маршруту і пункту призначення. Мета полягає в тому, щоб заздалегідь, наскільки це можливо в цих обставинах, надати кожному органу ОПР відповідну інформацію щодо очікуваного або можливого входження повітряного судна в зону відповідальності цього органу ОПР.

4) повідомляти експлуатанта або його призначеного представника, відповідний координаційний центр пошуку та рятування (АДЦПР), Украероцентр згідно з відповідними процедурами сповіщення. Передбачається, що Украероцентр та/або експлуатант у свою чергу сповіщає інші зацікавлені сторони відповідно до встановлених процедур.

5) ретранслювати відповідні повідомлення, що стосуються обставин, пов'язаних з незаконним втручанням, між повітряним судном і призначеними повноважними органами. До таких повідомлень належать, але цим списком не обмежуються: первинне повідомлення про інцидент, уточнюючі повідомлення щодо інциденту, повідомлення, що містять рішення, прийняті відповідними особами, повідомлення про передачу та прийняття відповідальності, повідомлення щодо подальшої непричетності суб'єкта до інциденту, повідомлення щодо врегулювання інциденту і завершення відповідних процедур.

6. Наступні додаткові процедури застосовуються, якщо отримано інформацію щодо підозри розміщення вибухового пристрою на борту відомого ПС. Орган ОПР, який отримує інформацію про це повинен:

1) при наявності прямого зв'язку з екіпажем ПС, негайно повідомити про загрозу та обставини, що становлять загрозу; або

2) при відсутності прямого зв'язку з екіпажем ПС, проінформувати найбільш швидкими засобами через інші органи ОПР або інші канали.

7. Орган ОПР, який підтримує зв'язок з ПС, повинен з'ясувати наміри екіпажу і повідомляти про ці наміри інші органи ОПР, які мають відношення до цього польоту.

8. Слід вживати заходів термінового обслуговування цього ПС, забезпечуючи, наскільки це можливо, безпеку польотів інших ПС,

упередження небезпеки для авіаційного персоналу, наземного устаткування.

9. За запитом ПС, що перебуває в польоті, негайно надають новий дозвіл прямувати до нового пункту призначення. Будь-який запит ПС набрати висоту або знизитись з метою вирівнювання або зменшення різниці між зовнішнім тиском повітря і тиском повітря в салоні має бути підтверджено якомога швидше.

10. Коли відомо або є підозра, що ПС стало об'єктом незаконного втручання або необхідна його ізоляція та виключення з звичайної аеродромної діяльності з інших причин такому ПС має бути наданий дозвіл зайняти призначене ізольоване місце стоянки. Якщо таке ізольоване місце стоянки заздалегідь не зазначене, або якщо неможливо до нього дістатися, екіпажу ПС надається дозвіл зайняти місце в межах ділянки або ділянок, обраних за попередньою домовленістю з адміністрацією аеродрому. У дозволі на руління вказується маршрут руління, за яким необхідно слідувати до місця стоянки. Такий маршрут обирають з урахуванням мінімізації будь-яких ризиків для персоналу, пасажирів, інших ПС, об'єктів, будівель та споруд на аеродромі.

Якщо отримана інформація або візуально спостерігається негайна евакуація пасажирів та екіпажу з борту ПС, що є об'єктом незаконного втручання, органу ОПР слід терміново інформувати про це відповідні служби аеродрому для забезпечення перебування на безпечній відстані від такого ПС транспортних засобів та персоналу.

Додаткова інформація щодо встановлення на аеродромі ізольованого місця стоянки наведена у главі 3 тому 1 «Aerodrome Design and Operations» додатку 14 «Aerodromes» ICAO.

11. Органи ОНР не повинні надавати будь-яких рекомендацій або пропозицій стосовно дій, які повинні виконувати екіпаж ПС по відношенню до вибухового пристрою.

3. Аварійне зниження

1. Після усвідомлення того, що ПС здійснює аварійне зниження, органу ОНР необхідно негайно вжити всіх необхідних заходів для захисту всіх інших відповідних ПС. До необхідних заходів може бути включено наступні заходи, у порядку, що відповідає обставинам:

- 1) передання аварійного радіомовного повідомлення;
- 2) видача іншим ПС, на які може вплинути це зниження, інформації про рух та/або вказівок;
- 3) надання інформації щодо мінімальної абсолютної висоти польоту та встановлення висотоміра в районі виконання польоту;
- 4) інформування будь-яких інших органів ОНР, на які таке аварійне зниження може мати вплив.

2. В разі виконання аварійного зниження пілот повинен зробити наступні дії, як тільки це можливо, у порядку, що відповідає обставинам:

- 1) здійснювати навігацію, на розсуд пілота;

2) інформувати відповідний орган ОПП про аварійне зниження і, якщо можливо, наміри;

3) встановити код відповідача 7700 і, якщо можливо, вибрати відповідний аварійний режим на ADS-B;

4) включити зовнішні бортові вогні (відповідно до наявних експлуатаційних обмежень);

5) слідкувати за конфліктним рухом як візуально, так і за допомогою ACAS (за наявності);

б) у разі завершення аварійного зниження скоординувати подальші наміри з відповідним органом ОПП.

Процедури щодо використання ACAS містяться у главі 3 розділу 4 тому III «Aircraft Operating Procedures» Doc 8168 «Aircraft operation» ICAO.

3. Екіпажі ПС, які отримали радіомовне повідомлення про аварійне зниження іншого ПС при відсутності спеціальної вказівки органу ОПП про звільнення району або про безпосередню небезпеку, виконують такі дії:

1) продовжують виконання польоту відповідно до поточного дозволу та прослуховування робочої частоти для отримання будь-яких подальших вказівок від органу ОПП;

2) слідкують за конфліктним рухом як візуально і за допомогою ACAS (при наявності відповідного устаткування на борту).

4. Відмова двостороннього зв'язку «земля – повітря»

1. Як тільки стало відомо, що сталася відмова двостороннього зв'язку «повітря – земля», необхідно вжити заходів для з'ясування того, чи може ПС приймати передачі від органу ОПР, вимагаючи від нього виконати вказаний маневр, який можна спостерігати при використанні наявних систем спостереження ОПР або передавати, якщо можливо, вказаний сигнал, щоб підтвердити прийом.

2. Якщо ПС не вказує, що воно може приймати і підтверджувати передачі, то необхідно витримувати ешелонування між ПС, з яким втрачено зв'язок, та іншими ПС, виходячи з припущення, що ПС буде виконувати дії зазначені у пунктах 3 та 4 цієї глави.

3. Очікується, що ПС при відмові зв'язку у ВМУ буде виконувати такі дії:

1) продовжить виконання польоту у ВМУ;

2) виконає посадку на найближчому придатному для посадки аеродромі;

3) повідомить про своє прибуття відповідному органу ОПП найбільш оперативним засобом.

4. Очікується, що ПС при відмові зв'язку у ПМУ, або коли в умовах, що склалися, є маловірогідним продовження виконання польоту у ВМУ, буде виконувати такі дії:

1) у повітряному просторі, де застосовується процедурне ешелонування, ПС буде підтримувати останню призначену швидкість і рівень, або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона є вищою, протягом 20 хв після того, як екіпаж ПС не зміг повідомити своє положення над пунктом обов'язковою донесення і після цього регулюють рівень і швидкість відповідно до поданого плану польоту;

2) у повітряному просторі, де використовують системи спостереження ОПП для забезпечення ОПП, підтримуватиме останню призначену швидкість і рівень, або мінімальну висоту польоту, якщо вона є вищою за фактичний рівень польоту, протягом 7 хв після заняття останнього дозволеного рівня (мінімальної абсолютної висоти польоту) або установки коду 7600 прийомовідповідача ВОРЛ (установки передавача ADS-B для позначення втрати двостороннього зв'язку «повітря – земля» при наявності відповідного наземного обладнання) або невдалої спроби повідомити про проліт пункту обов'язкового донесення в залежності від того, що настає пізніше; корегуватиме рівень і швидкість польоту відповідно до поданого плану польоту; у випадку наведення ПС за засобами спостереження ОПП або виконання процедури зміщення з використанням RNAV за вказівкою диспетчера УПП – слідуватиме найбільш прямою траєкторією у напрямку маршруту, вказаного в поточному плані польоту,

для виходу на нього не пізніше, ніж у наступному основному пункті з урахуванням мінімальної абсолютної висоти польоту;

3) у випадку наведення ПС за засобами спостереження ОПР або виконання польоту з використанням процедури RNAV щодо паралельного зміщення за вказівкою диспетчера УПР – ПС слідуватиме найбільш прямою траєкторією у напрямку маршруту, вказаного в поточному плані польоту, для виходу на нього не пізніше, ніж у наступному основному пункті з урахуванням мінімальної абсолютної висоти польоту;

4) виконуватиме політ за маршрутом згідно з поточним планом польоту у напрямку відповідного визначеного навігаційного засобу або визначеної фіксованої точки, що обслуговують аеродром призначення і, коли це необхідно для забезпечення виконання положень підпункту 5 цього пункту, здійснюватиме маневр для очікування над цим засобом чи фіксованою точкою до початку зниження;

5) починатиме зниження від зазначеного в підпункті 4 цього пункту навігаційного засобу або фіксованої точки або якомога ближче до очікуваного часу заходження на посадку, отриманого та підтвердженого під час останнього зв'язку або, якщо очікуваний час заходження на посадку не було отримано та підтверджено, у розрахунковий час прибуття, зазначеного у поточному плані польоту, або якомога ближче до цього часу;

б) виконуватиме звичайну процедуру заходження на посадку за приладами, встановлену для цього навігаційного засобу або фіксованої точки;

7) виконуватиме посадку, якщо це можливо, протягом 30 хв після розрахункового часу прибуття, зазначеного в підпункті 5 цього пункту, або останнього визнаного розрахункового часу заходження на посадку, залежно від того, що настає пізніше.

5. Дії щодо забезпечення відповідного ешелонування такого ПС з припущеннями, зазначеними у пункті 4 цієї глави припиняють при настанні одної з таких умов:

1) визначено, що ПС виконує процедуру, що відрізняється від очікуваних дій, зазначених у пункті 4 цієї глави;

2) за допомогою електронних або інших засобів, органи ОПР визначають, що дії ПС відрізняються від очікуваних дій, зазначених у пункті 4 цієї глави та можуть виконуватись без впливу на безпеку польотів;

3) отримано достовірну інформацію про посадку такого ПС.

6. Як тільки стало відомо, що двосторонній зв'язок із ПС в зоні відповідальності втрачено, інформація стосовно дій, які вживаються органом ОПР, або вказівок обумовлених будь-якою надзвичайною ситуацією, мають бути передані передачею без відповіді «бліндом» для привернення уваги відповідного ПС, на наявних частотах, на яких, як вважають, екіпаж ПС веде прослуховування, включаючи частоти мовного радіозв'язку наявних навігаційних засобів або засобів посадки.

Також, має бути надана інформація щодо:

1) метеорологічних умов, сприятливих для процедури пробивання хмарності в районах із низькою щільністю повітряного руху;

2) метеорологічних умов на відповідних аеродромах.

7. Необхідна інформація має бути надана іншим ПС в районі передбачуваного місцезнаходження ПС, яке зазнало втрату зв'язку.

8. Як тільки стало відомо, що ПС у зоні відповідальності органу ОПР очевидно втратило радіозв'язок, такий орган ОПР передає інформацію про відсутність радіозв'язку всім органам ОПР вздовж маршруту польоту. РДЦ, в зоні відповідальності якого розташований аеродром призначення, вживає заходів для отримання інформації про альтернативний(і) аеродром(и) та іншу відповідну інформацію, зазначену в поданому плані польотів, якщо така інформація відсутня.

9. Якщо обставини вказують на те, що ПС, яке виконує контрольований політ, зазнало втрату зв'язку, і може прямувати на (один з) запасний(их) аеродром(ів), зазначений(их) у поданому плані польоту, органу(нам) ОПР, що обслуговують запасний(і) аеродром(и) та будь-які інші органи ОПР, які можуть бути задіяні у разі можливої зміни маршруту, інформують про обставини втрати зв'язку і запитують щодо спроби встановити зв'язок з таким ПС, коли ПС буде знаходитись в межах діапазону дії їх засобів зв'язку. Процедуру зокрема застосовують, коли за домовленістю з експлуатантом або з призначеним ним представником, такому ПС передачею без відповіді «бліндом» був переданий дозвіл прямувати на запасний аеродром, або коли метеорологічні умови на

аеродромі передбачуваної посадки такі, що зміну маршруту польоту на запасний аеродром вважають вірогідною.

10. Коли орган ОПР отримує інформацію про те, що ПС після втрати зв'язку знову відновило зв'язок або виконало посадку, такий орган повідомляє орган ОПР, у зоні якого ПС виконувало політ з відмовою зв'язку, а також інші органи ОПР за частиною маршруту польоту, що залишилося, надаючи необхідну інформацію для продовження контролю, якщо ПС продовжує політ.

11. Якщо ПС не вийшло на зв'язок протягом 30 хв після розрахункового часу прибуття, зазначеного у плановій інформації, або який розрахований РДЦ, або підтвердженого у останньому донесенні ПС розрахункового часу заходження на посадку, в залежності від того, що було отримано останнім, відповідну інформацію, що стосується такого ПС направляють експлуатантам ПС або призначеним представникам, а також зацікавленим КПС і за їх запитом відновлюють звичайне ОПР. Експлуатанти ПС, призначені ними представники, а також КПС зобов'язані визначити, чи відновлюють вони звичайні процедури або вживають інших заходів.

12. Процедури, що застосовують стосовно ПС, що зазнало відмову зв'язку «повітря-земля», коли йому надається ОПР, також наведено у пунктах 9-13 глави 19 розділу VIII цих Авіаційних правил, пункті 10 глави 11 розділу V та пункті 14 глави 2 розділу VI цих Авіаційних правил.

13. ПС, яке обладнане прийомопередавачем ВОРЛ, встановлює код 7600 в режимі А, щоб зазначити відмову зв'язку «повітря – земля». ПС,

обладнане іншими передавачами систем спостереження, включаючи ADS-B і ADS-C, може вказувати на втрату зв'язку «повітря –земля» всіма доступними засобами.

Слід враховувати, що деякі ПС, оснащені устаткуванням ADS-B першого покоління, можуть передавати тільки загальне аварійне попередження, незалежно від коду, вибраного пілотом та не здатні передавати сигнал прийомовідповідача ВОРЛ «IDENT» під час вибору аварійного режиму та/або режиму терміновості.

14. Дії екіпажу ПС при відмові зв'язку наведено у главі 11 розділу IX АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України».

5. Допомога повітряним суднам, що виконують польоти за ПВП
у разі втрати орієнтування та в разі потрапляння
в несприятливі метеорологічні умови

1. ПС, що втратило орієнтування – це ПС яке суттєво відхилилося від запланованого треку або повідомляє, що воно невпевнено у своєму місцезнаходженні.

Коли ПС, що виконує політ за ПВП, повідомляє про непевність у своєму місцезнаходженні або втраті орієнтування, або потраплянні до несприятливих метеорологічних умов та воно вважається таким, що перебуває в аварійному стані та йому надається відповідне обслуговування.

За таких умов, диспетчер повинен вести радіообмін чітко, стисло у спокійній манері та уникати питань, що стосуються помилок чи недбалості, яких пілот можливо міг припуститися на етапі підготовки або виконання польоту.

2. Залежно від обставин, у ПС запитують будь-яку інформацію з наступного переліку, яка вважатиметься необхідною для кращого надання допомоги:

- умови польоту ПС;
- місцезнаходження (якщо відомо) та рівень польоту;
- швидкість та курс польоту з останнього відомого місцезнаходження, якщо необхідно;
- досвід пілота;
- склад навігаційного обладнання та можливість отримання будь-яких сигналів навігаційних засобів;
- код та обраний режим прийомовідповідача ВОРЛ за його наявності;
- можливість використання ADS-B;
- аеродроми вильоту та призначення;
- кількість осіб на борту;
- залишок пального.

3. Якщо зв'язок з ПС слабкий або спотворений, слід запропонувати ПС набрати висоту до більш високого рівня за умови, що метеорологічні умови та інші обставини це дозволяють.

4. Надання навігаційної допомоги ПС щодо визначення місцеположення ПС, може бути забезпечене з використанням систем спостереження органів ОПР, пеленгатора, навігаційних засобів або за допомогою орієнтування його іншими ПС.

При наданні навігаційної допомоги слід бути обережним з метою недопущення потрапляння ПС у хмари.

Необхідно враховувати можливість того, що ПС, яку виконує політ за ПВП, може відхилитися від курсу внаслідок зустрічі з несприятливими метеорологічними умовами

5. ПС надаються повідомлення та інформацію про придатні для посадки аеродроми поблизу, де забезпечуються ВМУ.

6. Якщо екіпаж ПС доповідає про труднощі у підтримці або нездатності підтримувати ВМУ, від має бути проінформований про мінімальну висоту польоту в фактичному чи ймовірному районі знаходження ПС. При знаходженні ПС нижче цього рівня, за умови встановлення з достатньою вірогідністю місцезнаходження ПС, такому ПС може бути запропоновано трек, курс, або набирання висоти, для виведення його на безпечний рівень.

7. Допомога при польоті за ПВП має надаватись лише з використанням систем спостереження ОПР за запитом або згодою пілота ПС. Тип послуг, що надають, має бути узгоджений з пілотом ПС.

8. Головною метою наданні допомоги у несприятливих метеорологічних умовах вважають виведення якомога швидше ПС до ВМУ. Необхідно проявляти обережність для запобігання входу ПС в хмари.

9. Якщо обставини будуть такими, що пілот не зможе уникнути польоту у ПМУ, необхідно керуватися таким:

1) іншим ПС, що знаходяться на частоті органу ОПР, що не мають змоги надати будь-яку допомогу, може бути надана вказівка перейти на іншу частоту, для того, щоб забезпечити безперервний зв'язок з ПС, якому надають допомогу, або, як альтернативний варіант, ПС, якому надається допомогу переводиться на іншу частоту;

2) якщо це можливо, забезпечують виконання будь-яких розворотів ПС поза хмарами;

3) слід уникати вказівок, що стосуються різких маневрів;

4) вказівки або пропозиції щодо зменшення швидкості ПС, випуску шасі, якщо це можливо, надають при знаходженні ПС поза хмарами.

6. ПС, що відхилилося від курсу або неідентифіковане ПС

1. Як тільки орган ОПР дізнається про ПС, що відхилилося від курсу, він повинен вжити всіх необхідних заходів, як зазначено в пунктах 2 та 3 цієї глави для надання допомоги ПС та для забезпечення його польоту.

Навігаційна допомога, яка забезпечується органом ОПР є особливо важливою, у разі якщо цьому органу стало відомо, що ПС, яке відхиляється, або відхилилось від курсу, і може зайти в зону, де існує ризик перехоплення або іншої небезпеки.

2. Якщо положення ПС не відоме, орган ОПР повинен:

1) вжити заходів щодо встановлення двостороннього зв'язку з ПС, якщо такий зв'язок не було встановлено раніше;

2) використовувати всі наявні засоби для визначення місцезнаходження ПС;

3) інформувати інші органи ОНР в районі відповідальності яких ПС може відхилитися, або відхилилося від курсу, беручи до уваги всі фактори, які можуть вплинути на навігацію ПС за цих обставин;

4) інформувати, відповідно до місцевих погоджених процедур, відповідні органи військового управління та надавати їм відповідний план польоту та інші дані, що стосуються ПС, що відхилилося від курсу;

5) робить запит у органів ОНР, зазначених у підпунктах 3 та 4 цього пункту, та у інших ПС які знаходяться у польоті, щодо надання будь-якої допомоги у встановленні зв'язку з ПС та визначенні його місцезнаходження.

Вимоги у підпунктах 4 та 5 цього пункту застосовуються також до органів ОНР, які проінформовані згідно з підпунктом 3 цього пункту.

3. Коли місцезнаходження ПС встановлено, орган ОНР повинен:

1) консультувати ПС про його місцеположення та коригувальні дії, які необхідно вжити; та

2) надавати, за необхідності, іншим органам ОНР та відповідним органам військового управління відповідну інформацію щодо відхилення ПС та інформацію про рекомендації, надані цьому ПС.

4. Як тільки орган ОНР дізнається про неідентифіковане ПС у своєму районі відповідальності, він повинен докласти зусиль для встановлення ідентифікації ПС, для забезпечення ОНР коли це необхідно або коли це вимагається органами військового управління у відповідності до місцевих

погоджених процедур. З цією метою орган ОНР вживає таких заходів, які є необхідними в цих обставинах:

- 1) намагається встановити двосторонній зв'язок з ПС;
- 2) робить запит у інших органів ОНР в межах РПІ щодо цього польоту та просить сприяти у встановленні двостороннього зв'язку з ПС;
- 3) робить запит у органів ОНР, які обслуговують суміжні РПІ, щодо цього польоту, і просить їх допомогти у встановленні двостороннього зв'язку з ПС;

4) намагається отримати інформацію від інших ПС в районі.

5. Орган ОНР, за необхідності, інформує відповідні органи військового управління, як тільки буде встановлено ідентифікацію ПС.

Вимоги до координації між органами військового управління та органами ОНР наведено у пунктах 17, 18 розділу II, АПУ «Обслуговування повітряного руху».

6. Якщо орган ОНР вважає, що неідентифіковане ПС або ПС, що відхилилось від курсу може бути об'єктом незаконного втручання, необхідно негайно інформувати органи військового управління у відповідності до місцевих погоджених процедур.

7. ПС може розглядатися одночасно як ПС, що відхилилося від курсу, одним органом ОПР, і як неідентифіковане ПС – іншим органом ОПР.

ПС, що відхилилося від курсу або неідентифіковане ПС можуть розглядатись як об'єкт незаконного втручання відповідно до положень глави 24 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху».

7. Перехоплення цивільних повітряних суден

1. Як тільки органу ОПР стає відомо, що в межах зони його відповідальності здійснюється перехоплення ПС, він повинен вжити наступних заходів, які будуть доцільними у відповідних обставинах:

1) спробувати встановити двосторонній зв'язок із ПС, що перехоплюється, використовуючи усі наявні засоби, включаючи аварійну радіочастоту 121,5 МГц, якщо такого зв'язку не було встановлено раніше;

2) інформувати екіпаж ПС, що перехоплюється, про перехоплення;

3) безпосередньо або через відповідний РДЦ встановити контакт із органом управління повітряним рухом, що управляє перехопленням та підтримує двосторонній зв'язок із ПС, що виконує перехоплення, і надати йому відому інформацію стосовно ПС, що перехоплюється;

4) ретранслювати за потреби повідомлення між ПС, що здійснює перехоплення, або органом управління повітряним рухом, що управляє перехопленням, та ПС, що перехоплюється;

5) безпосередньо або через відповідний РДЦ взаємодіяти з органом управління повітряним рухом, що управляє перехопленням, вживати всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки цивільного ПС, що перехоплюється;

б) інформувати органи ОПР суміжних РПІ, якщо ПС увірхилося у бік цих суміжних РПІ.

2. Як тільки орган ОПР довідається про те, що поза межами району його відповідальності здійснюється перехоплення ПС, він вживає ті із наведених нижче заходів, які можуть бути необхідними в даних обставинах:

1) інформувати орган ОПР, у межах району відповідальності якого здійснюється перехоплення, наданням наявної інформації, яка сприятиме ідентифікації ПС, та здійснити запит щодо вжиття заходів відповідно до пункту 1 цієї глави;

2) ретранслювати повідомлення між ПС, що перехоплюється, і відповідним органом ОПР, органом управління повітряним рухом, що управляє перехопленням, або ПС, що здійснює перехоплення.

8. Злив палива

1. ПС в аварійних або інших невідкладних ситуаціях може потребувати зливу палива, щоб зменшити максимальну посадкову масу, для забезпечення безпечної посадки.

2. Якщо ПС, яке виконує політ у контрольованому повітряному просторі, потребує зливу палива, екіпаж такого ПС інформує про це орган ОПР. В такому випадку орган ОПР узгоджує з ПС:

1) маршрут польоту, який, по можливості, має проходити відсторонь від великих міст та селищ, бажано над водним простором та відсторонь від районів, де мають місце або очікуються грози;

2) висоту польоту, але не нижче 1 800 м (6 000 ft);

3) тривалість зливу палива.

3. Інший відомий рух має бути відокремлений від ПС, що виконує процедуру зливу палива з урахуванням такого:

1) забезпечують горизонтальне ешелонування не менше, ніж 19 км (10 NM), але не позаду ПС, що виконує злив палива;

2) забезпечують вертикальне ешелонування за бортом ПС, що виконує злив палива протягом 15 хв польоту або на відстані 93 км (50 NM):

300 м (1 000 ft) вище ПС, яке зливає паливо;

900 м (3 000 ft) нижче ПС, яке зливає паливо.

Горизонтальні межі району, в межах якого вимагається відповідне вертикальне ешелонування щодо іншого руху, простягається на 19 км (10 NM) в обидві сторони від треку ПС, що зливає паливо, 19 км (10 NM) попереду ПС, та на 93 км (50 NM) або 15 хв позаду за ПС (включаючи розвороти).

4. Якщо ПС буде зберігати режим радіомовчання під час зливу палива, з органом ОПР має бути погоджено частоту, яку буде прослуховувати ПС та час припинення режиму радіомовчання.

5. Попереджувальне повідомлення має бути передано на відповідних частотах для того, щоб неконтрольований повітряний рух залишався за межами відповідного району зливу палива. Суміжні органи/сектори ОПР інформують щодо здійснення зливу палива, і надають запит про передання відповідного попереджувального повідомлення для того, щоб інший повітряний рух залишався за межами відповідного району.

6. Після завершення процедури зливу палива, суміжні органи/сектори ОПР інформують про відновлення нормальних процедур.

9. Аварійна ситуація із запасом палива та мінімальний залишок палива на борту

1. КПС приймає рішення щодо оголошення аварійної ситуації, що пов'язана із запасом палива на борту, коли розрахунок очікуваної кількості палива на борту свідчить, що після посадки на найближчому аеродромі безпечної посадки запас палива становитиме менше, ніж запланований рівень мінімального залишку палива

Екіпаж ПС оголошує аварійну ситуацію, що пов'язана із запасом палива на борту повідомленням «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL».

2. Коли ПС повідомляє про критичний залишок палива, диспетчер якомога швидше повинен повідомити про будь-які очікувані затримки або про те, що затримки не очікується.

Оголошення «MAYDAY FUEL» повідомляє орган ОПР про те, що всі заплановані варіанти використання аеродромів зводяться до використання конкретного аеродрому призначеної посадки, а будь-яка зміна існуючого дозволу може призвести до посадки з менш запланованим залишком палива. Це не означає надзвичайну ситуацію, а тільки є ознакою того, що у разі виникнення додаткової затримки можлива аварійна ситуація.

Оголошення «MAYDAY FUEL» зазначає характер аварійного стану ПС, відповідно до вимог підпункту 2 пункту 9 глави 6 розділу XII цих Авіаційних правил.

3. Загальні процедури при оголошенні пілотом аварійного стану зазначено в пунктах 1-5 глави 1 цього розділу.

Процедури координації, що застосовують між органами ОПР, які передають контроль та приймають на контроль ПС, що має проблеми з паливом або критичний залишок палива, зазначено в пункті 5 глави 6 розділу X цих Авіаційних правил.

10. Зменшення висоти польоту повітряного судна у зв'язку з високим рівнем космічної радіації

1. Органи ОПР повинні бути готові до того, що надзвукові ПС, що виконують польоти на рівнях понад 15 000 м (49 000 ft), можуть, в окремих випадках, зазнавати зростання рівня сонячної космічної радіації, що вимагає від них виконання зниження на нижчі рівні, можливо до або нижче рівнів, що використовуються дозвуковими ПС. У тих випадках, коли відомо або

очікується, що саме така ситуація має місце, органи ОНР повинні вживати всіх можливих заходів для забезпечення безпеки польотів всіх відповідних ПС, включаючи будь-які дозвуків ПС, на виконання польоту яких може вплинути таке зниження.

2. Впливу високого рівня космічної радіації зазнаватимуть всі надзвуків ПС в конкретній частині повітряного простору, і подія може супроводжуватися погіршенням або втратою зв'язку «повітря – земля». Очікується, що ПС буде попереджати органи ОНР до того, як випромінювання досягне критичного рівня, і вимагатиме дозволу на зниження при досягненні критичного рівня. Проте можуть виникнути ситуації, коли ПС потрібно буде знизитись не чекаючи дозволу.

11. Події, що обмежують, унеможливають надання ОНР або впливають на безпеку польотів під час надання ОНР

1. Різноманіття обставин, які супроводжують ситуації виникнення подій, що обмежують, унеможливають надання ОНР або впливають на безпеку польотів під час надання ОНР, виключають можливість встановлення конкретних деталізованих процедур які слід застосовувати під час виникнення таких ситуацій.

2. Процедури, наведені нижче у главах 12-19 цього розділу є загальним посібником щодо дій персоналу ОНР.

12. Події, пов'язані з радіозв'язком

1. Події, пов'язані з радіозв'язком, що обмежують, унеможливають надання обслуговування або впливають на безпеку польотів, тобто обставини, що перешкоджають диспетчеру здійснювати зв'язок з ПС, що знаходиться під його контролем, можуть бути викликані відмовою наземного радіообладнання, виходом з ладу бортового обладнання, або тим, що робоча частота ненавмисно блокується передавачем ПС. Такі обставини можуть тривати протягом значного періоду часу, тому необхідно негайно вжити відповідних заходів для забезпечення того, щоб безпека повітряних суден не постраждала.

2. У разі повного виходу з ладу наземного радіозв'язкового обладнання, що використовується для надання диспетчерського ОНР руху, диспетчер повинен:

1) якщо від ПС вимагається вести прослуховування аварійної частоти, здійснити спробу встановити радіозв'язок на частоті 121,5 МГц;

2) без затримки інформувати всі суміжні сектори або органи ОНР, в залежності від обставин, про відмову радіозв'язку;

3) сповістити ці сектори/ органи ОНР про фактичні умови руху;

4) якщо це практично можливо, запросити допомоги інших секторів або органів ОНР щодо ешелонування та підтримання контролю за ПС, які можуть встановити зв'язок з цими секторами/органами ОНР;

5) здійснити запит суміжних секторів або органів ОНР щодо утримання або перенаправлення всіх контрольованих польотів за межі району відповідальності сектора чи органу ОНР, де відсутній радіозв'язок, до моменту відновлення нормального рівня обслуговування.

При забезпеченні вимог підпунктів 1 та 2 цього пункту відповідний орган ОНР, наскільки це можливо, забезпечує постійний контроль за ПС за допомогою засобів спостереження ОНР.

3.3 метою зменшення впливу повної відмови наземного радіозв'язкового обладнання на безпеку повітряного руху, відповідний провайдер послуг ОНР повинен встановити процедури щодо дій персоналу органів ОНР у обставинах, які унеможливають надання ОНР. Сектори/органи ОНР повинні дотримуватися зазначених встановлених процедур у разі виникнення таких відмов. Там, де це доцільно та практично можливо, процедури щодо дій персоналу органів ОНР у обставинах, які унеможливають надання ОНР, мають передбачати передачу контролю суміжному сектору/органу ОНР з метою якомога швидшого надання мінімального рівня обслуговування після відмови наземного радіозв'язкового обладнання до моменту відновлення нормальних операційних умов.

4. У разі ненавмисного блокування робочої частоти органу ОНР бортовим передавачем ПС диспетчер УНР повинен виконати такі додаткові заходи:

1) здійснити спробу ідентифікувати відповідне ПС;

2) якщо ПС, яке блокує частоту, ідентифіковане, спробувати встановити зв'язок з екіпажем такого ПС, зокрема на аварійній частоті 121,5 МГц, на частоті експлуатанта авіакомпанії, якщо така частота використовується, на будь-якому каналі ДВЧ, призначеному для використання екіпажами ПС для зв'язку «повітря-повітря» (каналі зв'язку «інтерпайлот»), або за допомогою будь-яких інших засобів зв'язку, або, якщо ПС знаходиться на землі,- способом прямого контакту;

3) якщо зв'язок з відповідним ПС встановлений, екіпажу надається вказівка негайно вжити заходи щодо припинення ненавмисного блокування частоти органу ОНР.

5. Випадки хибних та таких, що вводять в оману, передач на частотах органів ОНР можуть бути загрозою безпеці польотів ПС. У разі таких випадків, відповідний орган ОНР повинен:

1) скорегувати будь-які хибні або такі, що вводять в оману вказівки або дозволи, що були передані;

2) інформувати всі екіпажі ПС, що знаходяться на відповідній(их) частоті(ах) про те, що передаються хибні або такі, що вводять в оману вказівки або дозволи;

3) надати вказівку всім ПС що знаходяться на відповідній(их) частоті(ах) перевіряти вказівки або дозволи, перш ніж вжити заходів для виконання;

4) при необхідності надати вказівку ПС перейти на резервну частоту;

5) у разі припинення трансляцій хибних або таких, що вводять в оману вказівок за можливості проінформувати всі відповідні ПС.

6. Якщо екіпажі ПС підозрюють що вказівки або дозволи можуть бути хибними або оманливими, вони повинні здійснити запит відповідного органу ОПР щодо уточнення або роз'яснення цих вказівок та дозволів.

7. При виявленні передачі помилкових або оманливих дозволів або вказівок суб'єкти авіаційної діяльності разом із відповідними організаціями та правоохоронними органами повинні вжити всіх необхідних заходів для визначення місцезнаходження передавача та припинення його передач.

13. Аварійне ешелонування

1. Якщо в обставинах, що обмежують або унеможливають обслуговування, неможливо забезпечити дотримання інтервалу застосовуваного горизонтального ешелонування, може бути застосоване аварійне вертикальне ешелонування, під час якого вертикальний інтервал становить половину встановленого мінімуму вертикального ешелонування - 150 м (500 ft) між ПС у повітряному просторі, де застосовується мінімум вертикального ешелонування між ПС 300 м (1000 ft) і 300 м (1 000 ft), у повітряному просторі, де застосовується мінімум вертикального ешелонування між ПС 600 м (2 000 ft).

2. У разі застосування аварійного вертикального ешелонування відповідні екіпажі ПС мають бути поінформовані про фактичний мінімум вертикального ешелонування. Додатково всі екіпажі ПС мають бути забезпечені інформацією про основний рух.

14. Процедури, пов'язані з функцією STCA

1. Генерування попереджень про короткостроковий конфлікт є функцією, що базується на даних систем спостереження ОПП, інтегрованою у АС КПП. Метою функції STCA є надання допомоги диспетчеру у запобіганні зіткнення між ПС шляхом своєчасного генерування попередження про потенційне або фактичне порушення мінімумів ешелонування.

2. Контроль близькості ПС у функції STCA здійснюється на основі фактичного та прогнозованого тривимірного положення ПС, які мають можливість надавати інформацію про барометричну висоту. Якщо прогнозується, що відстань між тривимірними положеннями двох ПС зменшиться до величини меншої, ніж встановлені мінімуми ешелонування, протягом визначеного періоду часу, диспетчер УПР, в районі відповідальності якого ПС виконує політ, отримує акустичне та/або візуальне сповіщення.

3. Робоча інструкція диспетчера УПР у разі використання ним АС КПП із функцією STCA, крім іншого, має містити інформацію про:

1) типи польотів (GAT/OAT, IFR/VFR, RVSM/NON-RVSM тощо) стосовно яких має генеруватися попередження STCA;

2) частини повітряного простору, у яких застосовується STCA;

3) метод відображення STCA диспетчеру;

4) загальна інформація про параметри спрацювання STCA, а також час сигналізації попередження;

5) частини повітряного простору, де функція STCA вибірково може бути відключена, та умови, за яких це дозволено;

6) умови, за яких певна сигналізація стосовно окремих польотів може бути відключена;

7) процедури, які застосовуються стосовно частин повітряного простору або польотів, для яких функція STCA або певна сигналізація відключені.

4. У випадку спрацювання функції STCA у відношенні контрольованих польотів, для яких мають забезпечуватися мінімуми ешелонування, диспетчер повинен без зволікань оцінити ситуацію та, за необхідності, вжити заходів з метою виключення порушення мінімуму ешелонування або для відновлення ешелонування.

5. Після спрацювання функції STCA диспетчер повинен скласти доповідь про інцидент, пов'язаний з повітряним рухом тільки у випадку порушення встановленого мінімуму ешелонування.

6. Провайдери послуг ОНР повинні зберігати електронні записи всіх попереджень про короткостроковий конфлікти. Дані та обставини, що стосуються кожного попередження, повинні бути проаналізовані, щоб визначити, чи було спрацювання системи виправданим чи ні. Неоправдані сповіщення, наприклад при застосуванні візуального ешелонування, слід ігнорувати. Необхідно зробити статистичний аналіз обґрунтованих попереджень для виявлення можливих недоліків у проектуванні повітряного простору та процедур ОНР, а також для моніторингу загального рівня безпеки.

15. Процедури, що стосуються ПС, обладнаних бортовими системами попередження зіткнень (ACAS)

1. Процедури, які застосовуються щодо надання ОНР ПС, обладнаних ACAS, мають бути ідентичними процедурам, які застосовуються до ПС, не обладнаних системою ACAS. Процедури запобігання зіткнення, встановлення відповідного ешелонування та надання інформації, стосовно конфліктного руху та дії, щодо уникнення зіткнення мають відповідати звичайним процедурам ОНР не враховуючи можливості ПС, пов'язані з використанням обладнання ACAS.

2. При отриманні повідомлення від екіпажу про маневрування відповідно до рекомендацій ACAS щодо усунення загрози зіткнення (RA), диспетчеру забороняється надавати екіпажу вказівки щодо зміни траєкторії

польоту ПС до того часу, поки екіпаж не доповість «КОНФЛІКТ ЗАВЕРШЕНИЙ» (CLEAR OF CONFLICT).

3. Як тільки екіпаж ПС відступає від поточного диспетчерського дозволу відповідно до рекомендації RA, диспетчер припиняє нести відповідальність за забезпечення ешелонування між цим ПС та іншими повітряними суднами, на які впливає маневр, ініційований RA. Диспетчер поновлює відповідальність за забезпечення ешелонування між даними ПС, коли:

1) диспетчер підтверджує отримання від екіпажу ПС доповіді про те, що ПС поновило виконання поточного диспетчерського дозволу;

2) диспетчер підтверджує отримання від екіпажу ПС доповіді про те, що ПС поновлює виконання поточного диспетчерського дозволу та надає альтернативний дозвіл, який підтверджується екіпажем ПС.

Пілоти зобов'язані повідомляти про рекомендації RA, які вимагають відхилення від поточного диспетчерського дозволу або вказівок Ця доповідь інформує диспетчера про те, що відхилення від диспетчерського дозволу або вказівки відбувається у зв'язку з рекомендаціями RA системи ACAS.

Процедури щодо використання ACAS містяться у главі 3 розділу 4 тому III «Aircraft Operating Procedures» Doc 8168 «Aircraft operation» ICAO.

4. Керівництво з підготовки диспетчерів УПР щодо дій у випадку спрацювання системи ACAS міститься у Doc 9863 ICAO «Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual» ICAO.

5. ACAS може мати значний вплив на забезпечення диспетчерського ОПР. Таким чином, слід відслідковувати ефективність роботи систем ACAS в середовищі ОПР.

6. Після суттєвого випадку спрацювання ACAS, пілотам та диспетчерам слід скласти доповідь про інцидент.

7. Слід враховувати що можливості ПС, обладнаного системою ACAS, можуть бути невідомі диспетчеру.

8. Процедури щодо використання ACAS містяться у главі 3 розділу 4 тому III «Aircraft Operating Procedures» Doc 8168 «Aircraft operation» ICAO.

9. Фразеологія, що використовується диспетчерами та пілотами наведено у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

16. Процедури пов'язані з функцією попередження про мінімальну безпечну абсолютну висоту (MSAW)

1. Генерація попереджень про мінімальну безпечну абсолютну висоту є функцією обробки даних систем спостереження ОПР. Метою функції MSAW є надання допомоги у запобіганні подій, пов'язаних з

зіткненням справного ПС з земною поверхнею або перешкодами, шляхом своєчасного генерування попередження про можливе порушення мінімальної безпечної абсолютної висоти.

2. У функції MSAW рівень польоту, що передається ПС, яке має можливість передачі інформації щодо абсолютної барометричної висоти, порівнюється з встановленою мінімальною безпечною абсолютною висотою. Коли рівень польоту повітряного судна виявляється або передбачається, що він буде меншим за відповідну мінімальну безпечну абсолютну висоту, генерується акустичне та візуальне попередження диспетчеру, в районі відповідальності якого ПС виконує політ.

3. Робоча інструкція диспетчера УПР у разі використання ним АС КПП із функцією MSAW, крім іншого, має містити інформацію про:

1) типи польотів (GAT/OAT, IFR/VFR, RVSM/NON-RVSM, тощо) стосовно яких має генеруватися попередження MSAW;

2) частини повітряного простору для яких були визначені мінімальні безпечні абсолютні висоти для MSAW, та в межах яких реалізована функція MSAW;

3) значення встановлених мінімальних безпечних абсолютних висот для MSAW;

4) метод відображення MSAW диспетчеру;

5) параметри спрацювання функції MSAW, а також час сигналізації попередження;

б) умови, за яких сигналізація MSAW може бути відключена для окремих треків польоту ПС, а також процедури, які застосовуються стосовно польотів, для яких функція MSAW відключена.

4. У випадку видачі попередження MSAW стосовно контрольованого польоту диспетчер повинен оцінити ситуацію та, за необхідності, розпочати відповідні дії щодо уникнення зіткнення з землею:

1) якщо ПС, що виконує політ за ППП, забезпечується наведенням з використанням систем спостереження ОПР, йому дається вказівка негайно набрати висоту до встановленого безпечного рівня і, якщо необхідно уникнути зіткнення з землею, надається новий курс польоту;

2) в інших випадках екіпаж ПС негайно інформується про те, що видано попередження щодо мінімальної безпечної абсолютної висоти, і йому дається вказівка перевірити рівень польоту ПС.

5. Після спрацювання функції MSAW диспетчер повинен скласти доповідь про інцидент, пов'язаний з повітряним рухом, тільки у випадку ненавмисного порушення мінімальної безпечної абсолютної висоти, що потенційно могло призвести до зіткнення справного ПС з земною поверхнею або перешкодами.

17. Процедури, що стосуються автономної системи попередження несанкціонованого заняття ЗПС (ARIWS)

1. Генерація попереджень ARIWS є функцією, що базується на даних різних засобів та систем спостереження. Метою даної функції ARIWS є надання льотним екіпажам і водіям транспортних засобів допомоги у запобіганні несанкціонованого заняття ЗПС шляхом своєчасного безпосереднього попередження про можливу загрозу на ЗПС, що робить небезпечним виїзд, перетинання або зліт із цієї ЗПС.

2. Система ARIWS функціонує незалежно від надання диспетчерського ОПП, і попередження генеруються для пілотів і водіїв транспортних засобів.

3. Опис автономної системи попередження про несанкціонованого заняття ЗПС (ARIWS) та інформація про її використання наведені у розділі 21 доповнення А тому I «Aerodrome Design and Operations» додатку 14 «Aerodromes» ICAO.

4. У випадку спрацювання попередження ARIWS, що суперечить диспетчерському дозволу, льотний екіпаж і водії транспортних засобів повинні виконувати наступні дії:

1) льотний екіпаж або водій транспортного засобу надають пріоритет попередженню ARIWS, а не диспетчерському дозволу. Вони не повинні займати ЗПС або розпочинати розбіг для зльоту. Льотний екіпаж або водій

транспортного засобу повинні інформувати диспетчера про попередження ARIWS, та очікувати подальшого дозволу;

2) у випадку, якщо ПС або транспортний засіб розпочали дії відповідно до диспетчерського дозволу, які суперечать попередженню ARIWS, екіпаж або водій транспортного засобу, керуючись здоровим глуздом та повноваженнями, повинен використовувати попередження для прийняття обґрунтованих рішень та вибору найкращого способу вирішення будь-якого потенційного конфлікту. Диспетчер має бути проінформований, про спрацювання попередження ARIWS, коли це практично можливо.

5. Органи ОПП повинні мати процедури щодо ситуацій, коли диспетчери отримали інформацію про попередження ARISW, зокрема щодо вимкнення ARISW у випадку її відмови.

18. Зміна радіотелефонного позивного ПС

1. В інтересах безпеки, орган ОПП може надати вказівку ПС змінити радіотелефонний позивний, коли схожість між двома та більше радіотелефонними позивними ПС така, що існує імовірність плутанини.

2. Зміна радіотелефонного позивного ПС є тимчасовим заходом і застосовується в межах повітряного простору, де існує імовірність плутанини.

3. При зміні органом ОПП радіотелефонного позивного ПС, цей орган ОПП повинен переконатися, що ПС встановило позивний, вказаний у

плані польоту, при передачі контролю за цим ПС іншому органу ОПР, за винятком, коли зміна радіотелефонного позивного скоординована між двома відповідними органами ОПР.

4. Відповідний орган ОПР повинен повідомляти відповідному ПС, коли воно повинно повернутися до використання радіотелефонного позивного, вказаного у плані польоту.

19. Процедури органу ОПР у разі отримання донесення або прогнозу щодо хмари вулканічного попелу

1. Якщо отримано повідомлення про фактичну наявність або прогноз у повітряному просторі органу ОПР хмар вулканічного попелу, слід вжити такі заходи:

1) негайно передають відповідну інформацію ПС, на які це може вплинути, щоб переконатися, що вони знають фактичне та прогнозоване місцезнаходження хмари вулканічного попелу та рівні польоту, на які вони впливають;

2) задовольняти запити про зміну маршруту або зміни рівня, наскільки це практично можливо;

3) за запитом ПС або якщо диспетчер УПР вважає це необхідним рекомендувати зміну маршруту для обходу або виходу з району, де спостерігають або прогнозують наявність хмари вулканічного попелу;

4) якщо практично можливо, зробити запит на донесення з борту ПС маршрут польоту якого проходить через район або поблизу району прогнозованої хмари вулканічного попелу та передати отримані донесення з борту ПС до відповідних метеорологічних органів.

Рекомендованим маневром ПС для уникнення хмари вулканічного попелу є зміна курсу і зниження, якщо дозволяє місцевість.

Рішення щодо виконання маневру для уникнення хмари вулканічного попелу, як і рішення щодо продовжений політ крізь район розташування чи прогнозу хмари вулканічного попелу, приймає КПС відповідно до вимог пункту 2 статті 60 Повітряного кодексу України та пункту 2.4 додатка 2 «Rules of Air» ICAO.

Слід враховувати, що хмари вулканічного попелу не можуть бути виявлені наземними та бортовими засобами спостереження.

Інструктивний матеріал щодо організації повітряного руху в умовах хмар вулканічного попелу наведено у главі 5.2 розділу 5 Doc 9691 «Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds» ICAO.

2. Коли ПС повідомляє орган ОПР про ненавмисне входження до хмари вулканічного попелу, орган ОПР повинен:

- 1) вживати дії, що застосовуються до ПС в надзвичайній ситуації;
- 2) за запитом пілота або якщо це обумовлено вимогами до повітряного простору або умовами повітряного руху ініціювати зміну призначеного маршруту або рівня.
- 3) Загальні процедури при оголошенні пілотом аварійної ситуації зазначено в пунктах 1-5 глави 1 цього розділу.

20. Погіршення характеристик або відмова системи RNAV

1. Якщо ПС не спроможне дотримуватись навігаційним специфікаціям або процедур, встановленим на маршруті або в районі внаслідок відмови або погіршення характеристик системи RNAV пілот повинен запитати оновлений дозвіл.

Фразеологія радіообміну при погіршенні характеристик або відмові RNAV наведено у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

2. Якщо ПС не відповідає навігаційним специфікаціям внаслідок відмови або погіршення характеристик системи RNAV, виявлених до вильоту з аеродрому, на якому усунути невідповідність неможливо, такому ПС дозволяють виконати політ до аеродрому, де несправність може бути усунуто. При видачі дозволу такому ПС орган ОПР приймає до уваги існуючу та очікувану ситуацію щодо повітряного руху та може змінити час вильоту, рівень польоту або маршрут запланованого польоту. Під час польоту можуть бути необхідними подальші зміни плану польоту.

3. У разі відмови або погіршення характеристик RNAV в польоті на маршруті ОПР, де встановлена навігаційна специфікація, виконують такі дії:

- 1) ПС направляють за маршрутом ОПР, що визначається VOR/DME;
- 2) при відсутності таких маршрутів, ПС направляють за допомогою засобів традиційної навігації, наприклад VOR/DME;

3) якщо зазначені у підпунктах 1 та 2 цього пункту процедури не прийнятні, орган ОНР має забезпечити ПС, якщо це можливо, наведенням за допомогою засобів спостереження ОНР до моменту, коли ПС буде спроможне відновити навігацію за допомогою власних навігаційних засобів.

При забезпеченні вимог підпунктів 1 та 2 цього пункту відповідний орган ОНР, наскільки це можливо, забезпечує постійний контроль за ПС за допомогою засобів спостереження ОНР.

4. У разі відмови або погіршення характеристик RNAV в польоті на схемах SID або STAR, де встановлена навігаційна специфікація, органи ОНР виконують такі дії:

1) забезпечують ПС радіолокаційним наведенням до моменту, коли ПС буде спроможне відновити навігацію за допомогою власних навігаційних засобів; або

2) направляють ПС за допомогою засобів традиційної навігації, наприклад VOR/DME.

5. Подальші дії органу ОНР по відношенню до ПС, яке не спроможне дотримуватись встановлених навігаційних специфікацій або процедур внаслідок відмови або погіршення характеристик системи RNAV, будуть залежати від характеру відмови та загальної повітряної обстановки. Продовження польоту відповідно до наданого диспетчерського дозволу може бути можливим у багатьох ситуаціях. Якщо це неможливо, орган ОНР надає оновлений диспетчерський дозвіл відповідно до пунктів 3 та 4 цієї глави для повернення до традиційної навігації.

21. Втрата або погіршення вертикальних навігаційних характеристик у повітряному просторі зі скороченим вертикальним мінімумом ешелонування

1. Пілот повинен негайно проінформувати орган ОПР щодо будь-яких обставин, при яких ПС не спроможне дотримуватись вертикальних навігаційних характеристик. У такому випадку пілот до початку будь-якого відхилення від дозволеного маршруту та/або ешелону польоту, за можливості, має отримати оновлений диспетчерський дозвіл. Якщо оновлений диспетчерський дозвіл не отриманий до початку будь-якого відхилення від дозволеного маршруту та/або ешелону польоту його необхідно отримати негайно.

2. Орган ОПР повинен надавати допомогу ПС, яке опинилося в такій ситуації. Подальші дії органу ОПР залежать від намірів пілота, загальної повітряної обстановки та розвитку надзвичайної ситуації.

3. Порядок дій у надзвичайних обставинах, що пов'язані з втратою або погіршенням вертикальних навігаційних характеристик у повітряному просторі RVSM наведено у Правилах виконання польотів та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування.

XVI. Інші процедури

1. Забезпечення польотів державних повітряних суден

1. У повітряному просторі України польоти державних ПС виконують у відповідності з АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» та Правилами польотів державної авіації в повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 09 грудня 2015 року № 700, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2015 року за № 1622/28067. Польоти державних ПС як операційний повітряний рух можуть виконуватися з недотриманням встановлених процедур ОПР, зазначених в АПУ «Обслуговування повітряного руху» та в цих Авіаційних правилах.

Для забезпечення безпеки польотів Украероцентр має забезпечити органи ОПР інформацією щодо щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі, а органи військового управління забезпечують відповідні органи ОПР безпосередньо або через оперативні органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху інформацією щодо проведення польотів державної авіації, коли це можливо, до проведення таких польотів та під час їх виконання.

2. У випадку необхідності, викликаній проведенням військової діяльності або надзвичайними обставинами, застосування скороченого мінімуму ешелонування між ПС органом ОПР можливо тільки за умови отримання письмового запиту від повноважного органу Збройних Сил України, підрозділів інших військових формувань та правоохоронних органів, під юрисдикцією якого знаходяться дані ПС. Такі скорочені

мінімуми ешелонування дозволяється застосовувати тільки по відношенню до цих ПС.

Відповідний письмовий опис процедур, що у повної міри охоплюють застосування цього скорочення мінімумів ешелонування, має бути виданий відповідним органом ОПР. У всіх інших випадках ешелонування цивільних та державних ПС органи ОПР здійснюють відповідно до вимог розділу XII АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», якщо це не порушує вимог цих Авіаційних правил.

3. Польоти значних (нестандартних) груп ПС або інша відповідна діяльність державної авіації з використання повітряного простору, забезпечуються фіксованим або мобільним резервуванням повітряного простору відповідно до вимог АПУ «Правила використання повітряного простору України».

Резервування такого повітряного простору здійснюється за результатами координації між користувачем та Украероцентром, відповідним центром ОрПР (органом ОПР) відповідно до положень АПУ «Правила використання повітряного простору України», глав 17 та 18 розділу II АПУ «Обслуговування повітряного руху» та виконують заздалегідь у терміни, що дозволять своєчасно оприлюднити аеронавігаційну інформацію щодо таких польотів відповідно до Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 13 травня 2019 року № 582, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 09 липня 2019 року за № 760/33731.

2. Забезпечення польотів безпілотних некерованих аеростатів

1. Після отримання повідомлення про запланований політ середнього або важкого безпілотного некерованого аеростата орган ОПР повинен вжити заходів щодо доведення цієї інформації до усіх заінтересованих сторін. Така інформація має містити:

- 1) ідентифікацію аеростата або кодова назва проекту (польоту);
- 2) класифікація аеростата та його опис;
- 3) код прийомовіддача ВОРЛ або частота NDB;
- 4) місце запуску;
- 5) розрахунковий час початку запуску або запланований період запусків;
- 6) очікуваний напрям підйому (набору висоти);
- 7) крейсерський(і) рівень(і) (барометрична висота);
- 8) розрахунковий закінчений час підйому до барометричної висоти 18 000 м (60 000 ft) або досягнення крейсерського рівня польоту нижче цієї висоти разом із розрахунковим місцезнаходженням.

2. Після отримання повідомлення про запуск середнього або важкого безпілотного некерованого аеростата орган ОПР повинен вжити заходів щодо доведення цієї інформації до усіх заінтересованих сторін. Така інформація має містити:

- 1) ідентифікацію аеростата або кодова назва проекту (польоту);
 - 2) класифікація аеростата та його опис;
 - 3) код прийомовіддача ВОРЛ або частота NDB;
 - 4) місце запуску;
 - 5) час запуску(ів);
 - 6) очікуваний час підйому до барометричної висоти 18 000 м (60 000 ft) або досягнення крейсерського рівня польоту нижче цієї висоти разом із розрахунковим місцезнаходженням;
 - 7) розрахункові дата та час припинення польоту;
 - 8) очікуване місце приземлення, якщо можливо.
3. У випадку, коли існує ймовірність перетинання середнім або важким безпілотним некерованим аеростатом меж державного кордону

України, відповідний орган ОНР повинен видати попередження про запланований та фактичний запуск такого аеростата відповідним органам ОНР іншої(их) держави(в), якої(их) ця інформація стосується шляхом видання NOTAM. За згодою держав, яких це стосується, повідомлення про фактичний запуск такого аеростата може бути проведено шляхом передачі інформації в усній формі прямими каналами зв'язку між відповідними РДЦ (ЦП).

4. Орган ОНР за можливістю здійснюють радіолокаційне спостереження та/або спостереження за допомогою устаткування ADS-B за середніми та важкими безпілотними некерованими аеростатами та, за необхідності, а також за запитом пілота ПС, забезпечують ешелонування між ПС та такими аеростатами з використанням систем спостереження ОНР після їх ідентифікації або за наявності інформації про точне їх розташування.

3. Повідомлення про інцидент, пов'язаний з повітряним рухом

1. Інцидентом під час повітряного руху є інциденти, які безпосередньо стосуються забезпечення ОНР включаючи такі події, як AIRPROX, порушення мінімумів ешелонування ПС, неадекватне ешелонування, спрацювання ACAS, несанкціонований виїзд на ЗПС, несанкціоноване проникнення у повітряний простір або інші події з безпеки польотів, які, серед іншого, створюють небезпеку для ПС відсутністю процедур або їх недотриманням, відмовами наземних аеронавігаційних засобів тощо.

Спрацювання функцій мережі безпеки АС КНР може підтвердити факт інциденту, пов'язаного з повітряним рухом у разі впевненості у

відсутності ознак хибного спрацювання системи попередження. У будь-якому випадку інформація про генерування попереджень мережевих функцій безпеки АС КПП (STCA, MSAW, APW) має бути предметом аналізу та джерелом виявлення небезпечних факторів в рамках системи обов'язкових повідомлень про події з безпеки польотів відповідного провайдера послуг ОПП.

2. Пілот повинен надати повідомлення про інцидент, пов'язаний з небезпечним зближенням, як правило, до органу ОПП на аеродромі посадки.

3. Надана пілотом інформація про AIRPROX має бути доведена органом ОПП на аеродромі посадки до органу ОПП в районі відповідальності якого сталося небезпечне зближення.

4. Надана пілотом інформація про AIRPROX є предметом організації розслідування події з безпеки польотів, зокрема визначення впливу органу(ів) ОПП на розвиток події, класифікації події відповідно до встановлених вимог, доведення результатів розслідування та рекомендацій з безпеки польотів до відповідного органу ОПП в частині, що стосується аспектів ОПП.

5. Типова форма (ІСАО) звіту про інцидент під час повітряного руху наведена у додатку 10 до цих Авіаційних правил.

Додаткова інформація щодо інцидентів під час повітряного руху наведена у Doc 9426 «Air Traffic Service Planning Manual» ІСАО.

4. Застосування повторюваних планів польоту (RPL)

1. В європейському регіоні в межах IFPS не забезпечується сервіс по представленню та обробці RPL. Авіакомпанії, що повністю або частково виконують польоти в межах IFPS мають подавати тільки індивідуальні плани польотів для кожного окремого польоту. Органам ОПП слід керуватися окремими планами польотів для кожного окремого польоту.

2. За межами IFPS авіакомпанії можуть подавати RPL відповідно до вимог, що застосовуються до RPL, наведених у розділі 16 Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO, Doc 7030 «Regional Supplementary Procedures» ICAO та AIP відповідних країн стосовно особливостей подання RPL.

5. Процедури застосування оперативного бічного зміщення (SLOP)

1. SLOP є затвердженими процедурами, що дозволяє ПС виконувати політ паралельним треком справа осьової лінії маршруту відносно напрямку польоту для зменшення наслідків вірогідності бічного перекриття внаслідок зростаючої навігаційної точності та попадання у супутній слід іншого ПС. Якщо інше не зазначено конкретним стандартом ешелонування, використання ПС цієї процедури не має впливу на застосування визначених стандартів ешелонування.

2. Відповідно до положень підпункту 1 пункту 6 глави 9 розділу IX АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» для виконання SLOP необхідно отримання дозволу від органу ОПП, що здійснює ОПП у визначеному повітряному просторі.

3. Впровадження SLOP координують між органами ОПП різних держав.

Інформація стосовно впровадження SLOP міститься в Cir 311 «Implementation of Strategic Lateral Offset Procedures» ICAO.

4. SLOP дозволяють виконувати таким чином:

1) при застосуванні мінімуму бічного ешелонування або відстані між осьовими лініями маршрутів 42,6 км (23 NM) або більше, зміщення виконують вправо від осьової лінії відносно напрямку польоту з кроком 0,1 NM максимум на 3,7 км (2 NM);

2) при застосуванні мінімуму бічного ешелонування або відстані між осьовими лініями маршрутів 11,1 км (6 NM) або більше, але менше 42,6 км (23 NM) зміщення виконують вправо від осьової лінії відносно напрямку польоту з кроком 0,1 NM максимум на 0,9 км (0,5 NM).

5. Інформація про маршрути або повітряний простір, де дозволяється застосовувати SLOP разом із процедурами, які слід виконувати ПС публікують в AIP. В деяких випадках може виникнути необхідність впровадження обмежень на використання SLOP, наприклад коли застосування цієї процедури є неприйнятною з врахуванням висоти польоту перешкод. Бортові системи контролю витримування маршруту мають враховувати застосування SLOP.

6. Рішення про застосування SLOP приймає виключно екіпаж ПС. ПС застосовує SLOP тільки у повітряному просторі де це дозволено

уповноваженим органом з питань цивільної авіації за умови наявності бортового устаткування, що дозволяє автоматично витримувати визначене зміщення від осі маршруту.

7. Для узгодження величини бокового зміщення з іншими ПС екіпажі можуть використовувати канал зв'язку «інтерпайлот».

8. Пілоту не потрібно інформувати відповідні органи ОПР щодо виконання польоту із застосуванням SLOP

б. Повідомлення про підозру щодо наявності інфекційної, вірусної хвороби або іншої загрози здоров'ю на борту повітряного судна

1. Екіпаж ПС, що виконує політ по маршруту у випадку підозри щодо наявності інфекційної, вірусної хвороби або іншої загрози здоров'ю на борту ПС повідомляє органу ОПР, з яким підтримує зв'язок, наступну інформацію:

- ідентифікацію ПС;
- аеродром призначення;
- розрахунковий час прибуття;
- кількість осіб на борту;
- кількість осіб з підозрою на хворобу;
- якщо відомо, характер небезпеки здоров'ю.

2. Орган ОПР, що отримав інформацію про підозру щодо наявності інфекційної, вірусної хвороби або іншої загрози здоров'ю на борту ПС без затримки передає повідомлення органам ОПР, що обслуговують аеродроми

прибуття та вильоту, експлуатанта ПС або його призначеного представника якщо інше не визначено процедурами сповіщення провайдера послуг ОНР.

Інформація до аеродрому вильоту надають з метою попередження розповсюдження інфекційних, вірусних хвороб або інших публічних ризиків здоров'ю через інші ПС, що вилітають з цього аеродрому.

3. Якщо повідомлення про підозру щодо наявності інфекційної, вірусної хвороби або іншої загрози здоров'ю на борту ПС приймається органом ОНР, який обслуговує аеродром вильоту чи прибуття від іншого органу ОНР, ПС або експлуатанта ПС, такий орган ОНР без затримки передає отриману інформацію за встановленою на місцевому рівні процедурою спеціально уповноваженому органу в галузі охорони здоров'я, визначеним місцевим закладам системи екстреної медичної допомоги, іншим визначеним органам управління, силам та засобам єдиної державної системи цивільного захисту.

4. При польоті ПС по маршруту, крім первинного повідомлення органу ОНР про небезпеку на борту ПС, слід уникати використання каналів авіаційного електрозв'язку в інших цілях, ніж ОНР.

Залежно від характеристик засобів зв'язку, які використовують представники авіакомпанії, може бути неможливим встановити зв'язок з ПС до часу його наближення до аеродрому прибуття.

Очікується, що уповноважені представники закладів охорони здоров'я встановлять координацію з представниками авіакомпанії та аеропорту щодо уточнення клінічних деталей, підготовки аеропорту до прийому та забезпечення превентивних заходів.

5. При переданні повідомлень органом ОПР у таких випадках застосовують термінові повідомлення авіаційної мережі зв'язку, телефон або інші оперативні засоби зв'язку.

6. Інформацію про процедури інформування про підозру щодо наявності інфекційної, вірусної хвороби або іншої загрози здоров'ю на борту ПС, дії екіпажу та пасажирів ПС, органів ОПР, інших відповідних уповноважених органів зазначають в АІР.

Начальник
управління аеронавігації

Аліна ЗАДОРЖНЯ

2. Інструкції щодо заповнення бланку плану польоту

Слід дотримуватися встановлених форматів і способу визначення даних.

Розпочинати зазначення даних слід з початку форми (поля) внесенням даних у перше вільне місце. Залишки незаповненого місця для символів залишають незаповненими.

Зазначайте час завжди чотирма цифрами UTC. Розрахунковий час, що минув також зазначайте чотирма цифрами (години та хвилини).

Відокремлену частину бланку плану польоту, що передує полю 3 FPL заповнює орган ОПР та зв'язку, якщо інше не визначено шляхом делегування повноважень щодо складання планів польоту.

Термін «аеродром», що використовується у плані польоту призначений для зазначення також місць, інших за аеродром, які можуть бути використані деякими типами ПС, наприклад вертольоти або повітряні кулі.

Заповніть поля 7–18, як зазначено нижче.

Заповніть також поле 19, як зазначено нижче, у разі, якщо зазначені дані не передавалися раніше, або існує необхідність внесення змін, або коли це вважається за необхідне укладачем.

Номери полів на бланку плану польоту не наводяться в послідовному порядку, оскільки вони відповідають номерам полів в повідомленнях ОПР. Дані систем ОПР можуть назначати обмеження щодо зв'язку або обробки інформації в поданих планах польотів. Можливими обмеженнями можуть бути, наприклад, довжина пункту, кількість елементів в пункті, що стосується маршруту, або сумарна довжина плану польоту. Значні обмеження зазначені у відповідних AIP.

Для подання плану польотів необхідно зазначити найменування органу, назву організації, або прізвище особи, що заповнювали план польоту.

Дані плану польоту відносно адресатів зазначають у перших двох рядках затіненої форми на початку плану польоту. Третій затінений рядок стосовно

додаткових адрес заповнюють у разі необхідності або за вимогою органу ОПР відповідно до вимог пунктів 1-14 глави 2 розділу XI цих Авіаційних правил.

Орган ОПР приймає плану польоту після перевірки повноти, синтаксису та формату плану польоту. За необхідності, орган ОПР надає допомогу укладачеві плану польоту по виправленню помилок.

3. Заповнення полів плану польоту

Поле 7: Ідентифікація ПС (максимум 7 знаків).

Необхідно зазначити загальною кількістю не більше 7 знаків (літер або цифр) без дефісів та спеціальних символів ідентифікаційний індекс ПС одним із таких способів:

1) зазначають індекс ICAO експлуатанта за яким зазначено номер рейсу (наприклад, IUA9055, WRC103), якщо ПС використовує радіотелефонний позивний типу «С», як зазначено у підпункті 3 пункту 33 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил (наприклад, UKRAINE INTERNATIONAL 9055, WINDROSE 103);

2) національний або загальний знак і реєстраційний знак ПС (наприклад URWRW, URABCD, UR12975) у випадку, якщо:

ПС використовує радіотелефонний позивний типу «А», як зазначено у підпункті 1 пункту 33 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил (наприклад, URWRW), або йому передує радіотелефонний індекс ICAO організації з експлуатації ПС (наприклад, WINDROSE RWRW), як зазначено у підпункті 2 пункту 33 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил, або

ПС не обладнано засобами радіозв'язку;

Поле 8: Правила та типи польотів (1 або 2 знаки).

Необхідно вставити одну з наступних літер для позначення категорії правил польотів з якою пілот має намір виконати політ:

I – якщо весь політ заплановано виконувати за ППП;

V – якщо весь політ заплановано виконувати за ПВП;

Y – якщо заплановано спочатку виконувати політ за ППП, а потім один або кілька разів змінити правила польоту;

Z – якщо заплановано спочатку виконувати політ за ПВП, а потім один або кілька разів змінити правила польоту.

Додатково необхідно вказати у полі 15 плану польоту точку(и) в якій(их) заплановано змінити правила польотів.

Тип польоту

Необхідно вставити одну з наступних літер для позначення типу:

S – для регулярних повітряних перевезень;

N – для нерегулярних повітряних перевезень;

G – для авіації загального призначення;

M – для військових;

X – для будь-яких інших категорій, не зазначених вище.

Додатково необхідно вказати у полі 18 плану польоту статус польоту слідом за індексом «STS», або, якщо необхідно, вкажіть інші причини для особливого управління органом ОПР при цьому вказуючи причину після індексу «RMK» в полі 18.

Поле 9: Кількість і тип ПС, категорія турбулентного сліду

Кількість ПС (1 або 2 знаки)

Необхідно вставити кількість ПС, якщо більше ніж одне ПС.

Тип ПС (2–4 знаки)

Необхідно вставити відповідний індекс типу ПС, як визначено в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO

АБО,

якщо ПС не було призначено індексу типу, або у випадку групових польотів ПС різних типів, вставити ZZZZ.

У разі групового польоту ПС різних типів в полі 18 плану польоту додатково необхідно вказати кількість та типи ПС після індексу «TYP».

Категорія турбулентності у сліді (1 знак)

Необхідно вставити з відокремленням РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ від типу ПС, одну з таких літер, які позначають категорію турбулентності у сліді цього ПС:

J – НАДВАЖКИЙ, вказує тип ПС, що зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO як надважкі (помічені літерою «J» в графі категорії турбулентності в супутньому сліді – WTC);

H – ВАЖКИЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою 136 000 кг або більше, за винятком типів літаків, які зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ICAO як надважкі;

M – СЕРЕДНІЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою менше ніж 136 000 кг але більше ніж 7 000 кг;

L – ЛЕГКИЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою 7 000 кг або менше.

Поле 10: Обладнання та його властивості

Функціональні властивості складаються з таких елементів:

- 1) наявність на борту ПС відповідного справного обладнання;
- 2) відповідність обладнання та функціональних властивостей кваліфікації льотного екіпажу;
- 3) дозвіл уповноваженого органу з питань цивільної авіації для використання функціональних властивостей.

Засоби радіозв'язку, навігації та засоби заходу на посадку та його функціональні властивості

Необхідно вставити одну з наступних літер:

N – у разі відсутності бортових засобів зв'язку, навігаційних засобів та засобів заходження на посадку для даного маршруту польоту, або при несправності цього обладнання,

S – якщо наявні стандартні бортові засоби зв'язку, навігаційні засоби і засоби заходження на посадку для даного маршруту польоту, і вони знаходяться в справному стані* ,

TA/АБО

вставити одну або більше з наступних літер щоб вказати справність навігаційних засобів, засобів заходу на посадку та їх функціональні властивості:

A – система посадки на основі GBAS;

B – LPV (APV з SBAS);

C – LORAN C;

D – DME;

E1 – FMC WPR ACARS;

E2 – D-FIS ACARS;

E3 – PDC ACARS;

F – ADF;

G – GNSS. Якщо будь-яку частину польоту планують виконати за ППП, то це стосується приймачів GNSS, які відповідають вимогам тому I «Radio Navigation Aids» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ICAO**;

H – ВЧ-радіотелефон;

I – навігація за допомогою інерційних бортових систем;

J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2***;

J2 – CPDLC FANS 1/A HF DL;

J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4;

J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC RTF SATCOM (INMARSAT);

M2 – ATC RTF (MTSAT);

M3 – ATC RTF (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400****;

P2 – CPDLC RCP 240****;

P3 – SATVOICE RCP 400****;

P4-P9 – зарезервовано для RCP;

R – допущений до PBN*****;

T – TACAN;

U – УВЧ-радіостанція;

V – ДВЧ-радіостанція;

W – допущений до RVSM;

X – допущений до MNPS;

Y – ДВЧ із розносом частот 8,33 КГц;

Z – інше бортове обладнання або технічні можливості*****.

Будь-які буквено-цифрові символи, не вказані вище, зарезервовані.

* У разі використання літери S стандартним обладнанням слід вважати ДВЧ-радіостанцію, VOR та ILS.

** У разі використання літери G у полі 18 плану польоту зазначають тип(и) зовнішнього функціонального доповнення GNSS, за наявності, після індикатора «NAV». За наявності кількох типів функціональних доповнень GNSS, вони відокремлюються пробілом.

*** Порядок передачі диспетчерських дозволів та інформації з використанням лінії передачі даних/менеджменту зв'язку ОПП/перевірки мікрофона диспетчера наведено у RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO280B/ED–110B).

**** Керівні матеріали щодо використання зв'язку, заснованого на характеристиках для ОПП на окремих ділянках маршруту, маршрутах та у визначених районах, наведено у Doc 9869 «Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» ICAO.

***** У разі використання літери R після індикатора «PBN» у полі 18 плану польоту вказують специфікацію навігації, заснованої на характеристиках, вимоги щодо якої можуть бути дотримані. Вказівки щодо застосування навігації, заснованої на характеристиках на конкретних ділянках маршруту, маршруті або у визначених районах, наведено у Doc 9613 «Performance-Based Navigation (PBN) Manual» ICAO.

***** У разі використання літери Z у полі 18 плану польоту зазначають інше наявне обладнання або інші технічні можливості після відповідних індексів «COM», «NAV» та/або «DAT».

Інформація щодо навігаційних можливостей надається органам ОПП з метою прийняття рішення щодо надання дозволів і оптимізації маршрутів.

Інформація про засоби радіозв'язку, навігації та засоби заходу на посадку та його функціональні властивості відокремлюють розділовою косою рисою від інформації про обладнання спостереження та його функціональні властивості.

Обладнання спостереження та його функціональні властивості

Необхідно вставити літеру N якщо бортове обладнання спостереження за маршрутом польоту, що планується відсутнє або не працює,

АБО

вставити один або декілька з таких індексів, максимум 20 знаків, для опису справних засобів спостереження та/або функціональних можливостей на борту ПС:

ВОРЛ режимів A і C:

A – прийомовідповідач ВОРЛ в режимі A (4 цифри – 4096 кодів);

C – прийомовідповідач ВОРЛ в режимі A (4 цифри – 4096 кодів) та режимі C;

ВОРЛ режиму S:

E – прийомовідповідач ВОРЛ в режимі S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту і інших даних з урахуванням розширеної можливості відповідача ADS-B;

H – прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту та розширеними можливостями спостереження;

I – прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС без даних щодо барометричної висоти;

L – прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту і інших даних з урахуванням

розширеної можливості відповідача ADS-B та розширеними можливостями спостереження;

P – прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з передачею даних про барометричну висоту, але без можливості передачі ідентифікації ПС;

S – прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з передачею даних щодо барометричної висоти і даних щодо можливості ідентифікації ПС;

X – прийомовідповідач режиму S, без можливості передачі ідентифікації ПС та даних щодо барометричної висоти.

Розширені можливості спостереження – це здатність ПС передавати бортові дані по низхідній лінії передачі даних через прийомовідповідач ВОРЛ режиму S.

ADS-B:

B1 – ADS-B OUT з можливостями передавати дані на виділеній частоті 1 090 МГц;

B2 – ADS-B OUT та IN з можливостями передавати дані на виділеній частоті 1 090 МГц;

U1 – ADS-B OUT із можливістю передавати дані із використанням прийомопередавача універсального доступу (universal access transceiver – UAT);

U2 – ADS-B OUT та IN із можливістю передавати і приймати дані із використанням UAT;

V1 – ADS-B OUT при використанні VDL режиму 4;

V2 – ADS-B OUT та IN при використанні VDL режиму 4.

ADS-C:

D1 – ADS-C з можливостями FANS 1/A;

G1 – ADS-C з можливостями ATN.

Будь-які буквено-цифрові символи, не вказані вище, зарезервовані.

Специфікацію(ї) RSP, якщо застосовують, вказують в полі 18 плану польоту після індексу «SUR». Інструктивний матеріал щодо використання

спостереження, що засновано на характеристиках, призначення RCP для ОПР в визначених районах, наведено в Doc 9869 «Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual».

Додаткове обладнання спостереження або його можливості зазначають в полі 18 плану польоту після індексу «SUR».

Приклад заповнення поля 10 плану польоту:
ADE3RV/HB2U2V2G1.

Поле 13: Аеродром вильоту та час (8 знаків)

Необхідно вставити чотирилітерний індекс ICAO аеродрому вильоту як зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ICAO,

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження не був призначений, вставити ZZZZ та зазначити в полі 18 плану польоту назву та місцезнаходження аеродрому вильоту після індексу «DEP»,

АБО

першу точку маршруту або маркерний радіомаяк після індексу «DEP» якщо ПС ще не здійснило зліт з аеродрому

АБО,

якщо план польоту отриманий від ПС в польоті вставити AFIL і визначити в полі 18 плану польоту чотирилітерний індекс ICAO місцезнаходження органу ОПР від якого було отримано додаткові дані щодо плану польоту, після індексу «DEP».

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

Для плану польоту поданого перед вильотом необхідно вставити розрахунковий час прибирання колодок (EOBT),

АБО,

для плану польоту отриманого від ПС в польоті – фактичний або розрахунковий час над першою точкою на маршруті, з якої необхідно застосовувати отриманий план польоту.

Поле 15: Маршрут

Необхідно вставити першу крейсерську швидкість та крейсерський рівень, без пробілу між ними,

ДАЛІ ПІСЛЯ СТРІЛКИ

вставити опис маршруту.

Крейсерська швидкість (максимум 5 знаків)

Необхідно вставити дійсну швидкість для першої або всієї крейсерської частини польоту виражену в таких одиницях:

км/год, зазначають індексом «К» за якими йдуть 4 цифри, що позначають тисячі, сотні, десятки, одиниці відповідно (наприклад, K0830), або

kt, зазначають індексом «N» за якими йдуть 4 цифри, що позначають тисячі, сотні, десятки, одиниці відповідно (наприклад, N0485), або

дійсне число Маха з точністю до сотих, зазначають індексом «M» за яким йдуть 3 цифри, що позначають одиниці, десяті та соті частки (наприклад, M082).

Крейсерський рівень (максимум 5 знаків)

Необхідно вставити спланований крейсерський рівень для першої або всієї частини наміченого маршруту виражену в однієї із таких одиниць:

ешелон польоту, зазначають індексом «F» за яким йдуть 3 цифри, що позначають номер ешелону (наприклад F085; F330);

стандартний метричний ешелон польоту, зазначають індексом «S» за яким йдуть 4 цифри, що позначають ешелон в десятках метрів (наприклад, S1130);

абсолютна висота польоту в футах, зазначають індексом «A» за яким йдуть 3 цифри, що позначають висоту в сотнях футів (наприклад A045; A100);

абсолютна висота польоту в метрах, зазначають індексом «M» за яким йдуть 4 цифри, що позначають висоту в десятках метрів (наприклад M0840)

Для неконтрольованих польотів за ПВП замість крейсерського рівня зазначають літери «VFR».

Маршрут (зі змінами швидкості, рівня польоту та/або правил польотів включно)

При польоті по визначених маршрутах ОПР:

необхідно вставити, індекс першого маршруту ОПР, якщо аеродром вильоту знаходиться безпосередньо вздовж маршруту ОПР або пов'язаний з маршрутом ОПР,

АБО,

якщо аеродром вильоту не знаходиться безпосередньо вздовж маршруту ОПР або він не пов'язаний з маршрутом ОПР, слідом за літерами DST зазначають точку виходу на маршрут ОПР, за якою зазначають індекс маршруту ОПР.

ДАЛІ

необхідно вставити кожен пункт, в якій планують розпочати зміни швидкості та/або рівня польоту, або зміни маршруту ОПР, та/або заплановані зміни в правилах польотів,

Якщо планують зміну маршруту між нижнім та верхнім маршрутом ОПР, а маршрути ОПР орієнтовані в одному напрямку, точку зміни маршруту вказувати непотрібно.

ЗА ЯКИМ КОЖЕН РАЗ

вказують індекс наступної ділянки маршруту ОПР, навіть якщо він не змінювався,

АБО

вказується «DCT», якщо політ до наступної точки буде за межами визначеного маршруту ОПР, за винятком, коли точка виходу з маршруту та точка призначення визначені географічними координатами.

Польоти за межами визначених маршрутів ОПР

Необхідно вставити точки, як правило з інтервалом не більше 30 хв польоту або 370 км (200 NM) одна від іншої включаючи кожну точку в якій планують зміну швидкості або рівня польоту, зміну лінії шляху, зміну правил польоту,

АБО,

за вимогою відповідного(их) органу(ів) ОПР,

визначити лінію шляху польотів, що виконуються переважно в напрямку «схід – захід» від 70°N до 70°S, по відношенню до визначених точок, які утворені перетином паралелей з меридіанами з інтервалом 0,5° або 1° по широті та 10° по довготі. Для польотів, що виконують за межами району цих широт, лінії шляху мають бути визначені точками, що є перетином паралелей широти з меридіанами, зазвичай з інтервалом 20° довготи. Відстань між визначеними точками, наскільки це можливо, не має перевищувати однієї години польоту. Додаткові точки розраховують у разі необхідності.

Для польотів, що виконують переважно в північно-південному напрямку, визначити лінії шляху по відношенню до сформованих точок шляхом перетину

цілих градусів довготи з заданими паралелями широти, які розташовані з інтервалом у 5°.

вставити «DCT» між послідовними точками за винятком, коли точки визначені географічними координатами або за допомогою пеленгу та відстані.

При зазначенні маршруту ОПР, основної точки, зміни швидкості та ешелону, зміни правил польоту або виконання набору висоти у крейсерському режимі слід використовувати тільки зазначені нижче умовні позначення та розділяти кожний зазначений елемент ПРОБІЛОМ.

Маршрут ОПР (2-7 знаків)

Кодований індекс, призначений для маршруту або ділянки маршруту включаючи кодований індекс маршрутів стандартного вильоту або прибуття (наприклад L981, A83, KUBOK3G).

Правила застосування індексів для маршрутів, включаючи маршрути стандартного вильоту або прибуття зазначено у додатках 5 та 6 АПУ «Обслуговування повітряного руху».

Основна точка (2-11 знаків)

Кодований індекс (2-5 знаків), що присвоєний основній точці (наприклад КН, LIV, НИТОК),

АБО,

якщо не був присвоєний кодований індекс, то одним з таких способів:

тільки градуси (7 знаків), із зазначенням 2 цифр, що описують широту в градусах, за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти

відповідно, слідом йдуть 3 цифри, що описують довготу в градусах, за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі;

градуси та хвилини (11 знаків), із зазначенням 4 цифр, що описують широту в градусах (2 цифри) та хвилинах (2 цифри) за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 5 цифр, що описують довготу в градусах (3 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі;

пеленг та відстань від точки відліку, із зазначенням точки відліку (кодованої точки), за якою слідує пеленг від точки (3 цифри) в градусах магнітного меридіану, за яким слідує відстань від точки (3 цифри) в морських милях. В районах високих широт пеленг може зазначатися в градусах істинного меридіану.

Зміни швидкості або рівня польоту (максимум 21 знак)

Точка, в якій планують розпочати зміну швидкості (зміни, які дорівнюють або більше 5% дійсної швидкості польоту (TAS), 0,01 Маха) або зміну рівня польоту, зазначають як основну точку

за якою слідує РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

з подальшим зазначенням крейсерської швидкості

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

та крейсерського рівня, навіть якщо тільки одна з цих величин буде змінена.

Наприклад:

LN/N0284A045

MAU/N0305F180

HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

Зміни в правилах польотів (максимум 3 знаки)

Точка, в якій планують змінити правила польотів зазначають як основну точку,

ДАЛІ ЧЕРЕЗ ПРОБІЛ

додають одне із таких позначень:

VFR – якщо правила польотів змінюють з ППП на ПВП;

IFR – якщо з правила польотів змінюють з ПВП на ППП.

Наприклад:

LN VFR

LN/N0284A050 IFR

Набір висоти в крейсерському режимі (максимум 28 знаків)

Зазначають літеру C,

яку відокремлюють РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ,

за нею зазначають основну точку, в якій планують розпочати набір висоти в крейсерському режимі,

яку також відокремлюють РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ;

після цього вказують швидкість, яку планують витримувати під час набору висоти в крейсерському режимі, яку позначають як вказано для позначення крейсерської швидкості,

послідовно зазначають два рівні польотів, що позначають діапазон рівнів, який буде зайнятий при набиранні висоти в крейсерському режимі, при цьому кожен рівень позначають як вказано для позначення крейсерського рівня,

АБО

один рівень, вище за який планують набирання висоти в крейсерському режимі,

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

з доданням літер PLUS.

Наприклад:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620.

Поле 16: Аеродром призначення та загальний розрахунковий закінчений час, запасний(і) аеродром(и) пункту призначення

Аеродром призначення та загальний розрахунковий закінчений час (8 знаків)

Необхідно вставити чотирьохлітерний індекс ІКАО пункту призначення, як визначено в Doc 7910 «Location Indicators» ICAO

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження не присвоєно, вставити ZZZZ та вказати в полі 18 плану польоту після індикатора «DEST» ім'я та місцезнаходження аеродрому.

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

вставити загальний розрахунковий закінчений час.

Якщо план польоту отриманий від ПС в польоті, загальний розрахунковий закінчений час це розрахунковий час від першої точки маршруту, яка відноситься до даного план польоту, до кінцевої точки, що зазначена в плані польоту.

Запасний(і) аеродром(и) пункту призначення

Необхідно вставити чотирьохлітерний індекс ІКАО для одного або двох запасних аеродромів пункту призначення ЧЕРЕЗ ПРОБІЛ, як визначено в Doc 7910 «Location Indicators» ІКАО

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) призначення не присвоєно,

вставити *ZZZZ* та вказати в полі 18 плану польоту після індексу «ALTN» ім'я та місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) призначення.

Поле 18: Інша інформація

Використання індикаторів, не включених до опису цього поля, може призвести до відхилення, неправильної обробки даних або їх втрати.

Дефіси або розділові косі риски слід використовувати тільки так, як прописано нижче.

ВСТАВИТИ 0 (нуль) при відсутності іншої інформації

АБО

будь-яку іншу необхідну інформацію в послідовності та із зазначенням відповідного індикатора, визначених нижче, з відокремленням РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОВОЮ інформації, яка наводиться:

STS/ – причина особливого управління зі сторони ОПР, наприклад пошуково-рятувальна місія, наступним чином:

ALTRV – для польоту, що виконують на зарезервованій висоті;

ATFMX – для польотів, які звільнені від застосування заходів АТФМ уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

FFR – для польотів з метою проведення протипожежних заходів;

FLTCK – для льотної перевірки навігаційних засобів з метою їх калібрування;

HAZMAT – для ПС, що здійснює перевезення небезпечних матеріалів;

HEAD – для польотів, що виконуються з метою перевезення вищих посадових осіб України та інших держав;

HOSP – для польотів санітарних ПС;

HUM – для польотів, що виконують в гуманітарних цілях;

MARSA – для польотів, щодо яких військовий орган бере на себе відповідальність за ешелонування відносно військових ПС;

MEDEVAC – для термінових польотів з метою збереження життя людини;

NONRVSM – для польотів ПС, не обладнаних для польотів в повітряному просторі RVSM, та які планують виконувати політ в повітряному просторі RVSM;

SAR – для польотів з метою авіаційного пошуку та рятування;

STATE – для польотів, що здійснюються у військових, митних або поліцейських цілях.

Інші причини, що потребують особливого управління зі сторони ОПР вказуються під індексом «RMK».

PBN/ – зазначення функціональних властивостей RNAV та/або RNP. Вкажіть якомога більше дескрипторів, що описані нижче, які будуть стосуватись польоту до 8 елементів, тобто в сумі 16 знаків.

Специфікація RNAV:

A1 – RNAV 10 (RNP 10);

B1 – RNAV 5 всі дозволені датчики;

B2 – RNAV 5 GNSS;

B3 – RNAV 5 DME/DME;

B4 – RNAV 5 VOR/DME;

B5 – RNAV 5 INS або IRS;

B6 – RNAV 5 LORANC;

C1 – RNAV 2 всі дозволені датчики;

C2 – RNAV 2 GNSS;

C3 – RNAV 2 DME/DME;

C4 – RNAV 2 DME/DME/IRU;

D1 – RNAV 1 всі дозволені датчики;

D2 – RNAV 1 GNSS;

D3 – RNAV 1 DME/DME;

D4 – RNAV 1 DME/DME/IRU.

Специфікація RNP

L1 – RNP 4;

O1 – Basic RNP 1 всі дозволені датчики;

O2 – Basic RNP 1 GNSS;

O3 – Basic RNP 1 DME/DME;

O4 – Basic RNP 1 DME/DME/IRU;

S1 – RNP APCH;

S2 – RNP APCH з BARO-VNAV;

T1 – RNP AR APCH with RF (потрібен спеціальний дозвіл) ;

T2 – RNP AR APCH without RF (потрібен спеціальний дозвіл).

Будь-які буквено-цифрові символи, не вказані вище, зарезервовані.

NAV/ – важлива інформація про навігаційне устаткування, інша, ніж може бути зазначена за індексом «PBN».

У разі зазначення кількох видів функціональних доповнень GNSS, які слідує за цим індексом вони відокремлюються ПРОБІЛОМ.

Наприклад:

NAV/GBAS SBAS

COM/ – інформація щодо обладнання зв'язку та його можливостей, яка не зазначена в полі 10-а плану польоту.

DAT/ – інформація щодо обладнання обміну даними та його можливостей, які не вказані в полі 10-а плану польоту.

SUR/ – інформація щодо обладнання спостереження та його можливостей, які не вказані в полі 10-b.

Вказати всі специфікації RSP, які відносяться до даного польоту, використовуючи індекс специфікації БЕЗ ПРОБІЛІВ. Множинні специфікації RSP відокремлюють ПРОБІЛОМ.

Наприклад:

RSP180 RSP400.

DEP/ – назва та місце розташування аеродрому вильоту, якщо в полі 13 плану польоту зазначено ZZZZ або орган ОПП, від якого можуть бути отримані дані SPL, якщо в полі 13 плану польоту зазначено AFIL.

Для аеродромів, не зазначених у відповідних AIP, вказують місце розташування одним із таких способів:

із використанням градусів та хвилин (11 знаків), із зазначенням 4 цифр, що описують широту в градусах (2 цифри) та хвилинах (2 цифри) за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 5 цифр, що описують довготу в градусах (3 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі (наприклад 4620N03205W),

АБО,

із використанням пеленгу та відстані від найближчої точки відліку, із зазначенням точки відліку (кодованої точки), за якою слідує пеленг від точки

(3 цифри) в градусах магнітного меридіану, за яким слідує відстань від точки (3 цифри) в морських милях; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі (наприклад DUB180040). В районах високих широт пеленг може зазначатися в градусах істинного меридіану.

АБО,

із використанням першої точки на маршруті (із зазначенням назви або широти та довготи) або маркерного радіомаяка, якщо ПС не вилетіло з аеродрому.

DEST/ – назва та місце розташування аеродрому призначення, якщо в полі 16 плану польоту зазначено *ZZZZ*.

Для аеродромів, що не перераховані у відповідному AIP, вказувати їх місце розташування, використовуючи широту та довготу або пеленг та відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індексу «DEP» вище.

DOF/ – дата вильоту ПС (6 цифр) у форматі YYMMDD, де YY - рік, MM - місяць, DD - день). Дата польоту обов'язково вказують при поданні плану польоту за 24 години до вильоту. Рекомендовано включати оператор DOF у всі плани польотів та пов'язані із ним повідомлення.

REG/ – національний або загальний знак і реєстраційний знак ПС, якщо вони відрізняються від ідентифікації ПС, зазначеної у полі 7 плану польоту.

EET/ – основні точки або індекси РПІ та зростаючий необхідний розрахунковий час від вильоту до цих точок або меж РПІ, коли це передбачено

на підставі регіональних аеронавігаційних угод або уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Наприклад:

EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ – код SELCAL для відповідно обладнаних ПС.

ТYP/ – тип(и) ПС, перед якими, при необхідності, БЕЗ ПРОБІЛІВ вказати кількість ПС та відокремити ПРОБІЛОМ різні типи ПС, якщо в полі 9 плану польоту зазначено ZZZZ.

Наприклад:

ТYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ – адреса ПС, надана у формі шести буквено-цифрових символів шістнадцяткової системи зчислення, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходить політ.

Наприклад:

CODE/50C12F

DLE/ – затримка або очікування на маршруті, вставити основну(і) точку(и) на маршруті, де очікують затримку з подальшим зазначенням тривалості

затримки в годинах і хвилинах з використанням чотирьох цифр формату часу hhmm, де hh – години 24-годинної системи, mm – хвилини.

Наприклад:

DLE/ADBAN0030

OPR/ – індекс ICAO або назва льотно-експлуатаційного агентства, що експлуатує ПС, якщо вони відрізняються від ідентифікації ПС, зазначеній в полі 7 плану польоту.

ORGN/ – восьмилітерна адреса AFTN укладача FPL або інша відповідна контактна інформація, у випадках коли укладач FPL не може бути легко ідентифікований, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

Органи, які приймають плани польотів можуть автоматично включати індекс «ORGN» та адреси укладачів до поля 18 плану польоту.

PER/ – льотно-технічні дані ПС, що вказують однією літерою відповідно до тому I «Flight Procedures» Doc 8168 «Procedures for Air Navigation Services. Aircraft Operations» ICAO, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

ALTN/ – назва запасного аеродрому(ів) призначення, якщо в полі 16 плану польоту зазначено ZZZZ. Для аеродромів, що не перераховані у відповідному збірнику аеронавігаційної інформації, вказувати їх місце розташування,

використовуючи широту та довготу або пеленг і відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індикатора «DEP» вище.

TALT/ – чотирилітерний індикатор(и) ICAO запасного(их) аеродрому(ів) при вильоті які визначено у Doc 7910 «Location Indicators» ICAO або назва запасного аеродрому при вильоті, якщо індикатор не визначено. Для аеродромів, що не зазначені у відповідному AIP вказують їх місце розташування, використовуючи широту і довготу або пеленг і відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індикатора «DEP» вище.

RIF/ – деталі маршруту щодо зміни аеродрому призначення, з подальшим чотирилітерним індексом ICAO місця розташування аеродрому. Для переглянутого маршруту необхідне видання нового диспетчерського дозволу в польоті.

Наприклад:

RIF/BOGMA M850 BASOR UKKK

RMK/ – будь-яка інша інформація відкритим текстом, якщо укладач FPL вважає необхідним її зазначення, або якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходить політ.

Поле 19: Додаткова інформація

Запас палива (4 цифри)

Після індексу E з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

необхідно вставити групу з 4 цифр, що позначає запас палива шляхом зазначення часу польоту у форматі hhmm, де hh – години 24-годинної системи, mm – хвилини.

Кількість осіб на борту

Після індексу P з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

Необхідно вставити загальну кількість осіб (пасажери та екіпаж) на борту ПС, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходить політ.

АБО

значити ТВН (підлягає повідомленню), якщо загальна кількість осіб на борту ПС невідома на час заповнення плану польоту.

Аварійно-рятувальне обладнання

Після індексу R (радіо) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ U, якщо УВЧ-зв'язок на частоті 243,0 МГц неможливий;

ВИКРЕСЛИТИ V, якщо ДВЧ-зв'язок на частоті 121,5 МГц неможливий;

ВИКРЕСЛИТИ E, якщо авіаційний аварійний привідний передавач (ELT) відсутній.

Після індексу S (засоби рятування) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ всі індекси, якщо на борту ПС відсутнє рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ Р, якщо на борту ПС відсутнє полярне аварійно-рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ D, якщо на борту ПС відсутнє аварійно-рятувальне обладнання для пустелі;

ВИКРЕСЛИТИ M, якщо на борту ПС відсутнє морське аварійно-рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ J, якщо на борту ПС відсутнє рятувальне обладнання для джунглів.

Після індексу J (жилети) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ всі індекси, якщо на борту ПС відсутні рятувальні жилети;

ВИКРЕСЛИТИ L, якщо наявні на борту ПС рятувальні жилети не оснащені джерелом світла;

ВИКРЕСЛИТИ F, якщо на наявні на борту ПС рятувальні жилети не оснащені флуоресцеїном;

ВИКРЕСЛИТИ U або V, або обидва символи, як зазначено для індексу R поля 19, для зазначення відсутності радіоснащеності рятувальних жилетів.

Після індексу D (човни) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ індекси D та C, якщо на борту ПС відсутні човни,

АБО

вставити кількість наявних на борту ПС човнів,

вставити загальну місткість (число місць) всіх човнів, наявних на борту ПС;

ВИКРЕСЛИТИ індекс C, якщо човни не закриті;

вставити колір човнів, наявних на борту ПС.

Після індексу А (колір ПС та маркування) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

вставити колір та пізнавальні маркувальні знаки ПС.

Після індексу N (примітки) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ індекс N, якщо немає ніяких приміток

АБО

вказати будь-яке інше наявне на борту аварійно-рятувальне обладнання і
зазначити будь-яку іншу інформацію щодо аварійно-рятувального обладнання.

Після індексу С (КПС) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

необхідно зазначити прізвище командира ПС.

4. Інструкції щодо передачі повідомлення заповненого плану польоту (FPL)

Виправлення очевидних помилок

Якщо не передбачено інше, ВИПРАВИТИ очевидні помилки формату та/або синтаксису (зокрема наявності розділових косих рисок, пробілів тощо) для забезпечення дотримання формату та синтаксису, наведених у главі 3 цього додатку.

З метою перевірки формату та синтаксису заповненого плану польоту слід використовувати автоматичні сервіси Євроконтролю, доступні за адресою AFTN EUCHZMFV або через інтернет на порталі операційної мережі Євроконтролю за адресою <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL>.

Елементи, які потрібно передати

Передати елементи, які зазначені нижче, якщо інше не передбачено:

1) елементи, зазначені в затінених рядках, що передують полю 3 плану польоту;

2) починаючи символами <<≡ (FPL в полі 3:

всі символи і дані, зазначені в незаштрихованих графах

до символів)<<≡ в кінці поля 18;

додаткові функції вирівнювання, якщо це необхідно для запобігання зазначення більше ніж 69 символів в будь-якому рядку полів 15 або 18. Функцію вирівнювання застосовують лише замість пробілу, щоб не розділяти групу даних;

знаки переключення з літерного регістру на цифровий та зворотно (які не зазначені у формі бланку плану польоту), за необхідністю.

3) елементи закінчення повідомлення (AFTN Ending), таким чином:

сигнал закінчення тексту (End-of-Text Signal), який містить одну позицію переключення на літерний регістр (LETTER SHIFT), дві позиції повернення каретки (CARRIAGE RETURNS), одну позицію переводу строки (LINE FEED);

сигнал послідовності подання рулону на сторінку, який містить сім позицій зміни строки (LINE FEED);

сигнал кінця повідомлення (End-of-Message Signal), який містить NNNN.

5. Інструкції по передачі додаткової інформації до плану польоту (SPL)

Елементи, які потрібно передати

Передати елементи, які зазначені нижче, якщо інше не зазначено:

1) індекс черговості AFTN, індекс адресатів<<≡, час подання, індикатор відправника<<≡ та, за необхідності додаткові дані щодо адресатів та/або відправника;

2) починаючи символами <<≡ (SPL:

всі символи та дані внесені в незаштриховану область полів 7, 13, 16 і 18 за виключенням знаку зворотної дужки, яка в кінці поля 18 не підлягає передачі, символи в незаштриховану область поля 19 до знаку)<< ≡ поля 19 включно;

додаткові функції вирівнювання, якщо це необхідно для запобігання зазначення більше ніж 69 символів в будь-якому рядку полів 15 або 18. Функцію вирівнювання застосовують лише замість пробілу, щоб не розділяти групу даних;

знаки переключення з літерного регістру на цифровий та зворотно (які не зазначені у формі бланку плану польоту), за необхідністю.

3) елементи закінчення повідомлення (AFTN Ending), таким чином:

сигнал закінчення тексту (End-of-Text Signal), який містить одну позицію переключення на літерний регістр (LETTER SHIFT), дві позиції повернення каретки (CARRIAGE RETURNS), одну позицію переводу строки (LINE FEED);

сигнал послідовності подання рулону на сторінку, який містить сім позицій зміни строки (LINE FEED);

4) сигнал кінця повідомлення (End-of-Message Signal), який містить NNNN.

Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(пункт 7 розділу I, розділ XII)

Фонетичний алфавіт ІСАО
при веденні радіозв'язку англійською мовою

Англійська літера	Кодове слово	Вимова
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE (<u>SHAR</u> LEE)
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH

Англійська літера	Кодове слово	Вимова
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM (<u>OO</u> NEE FORM)
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

В останній колонці, де літерами латинського алфавіту подана приблизна вимова слів англійською мовою, підкреслено склади, на які падає наголос.

Фонетичний алфавіт
при веденні радіозв'язку українською мовою

Українська літера	Кодове слово
А	Андрій
Б	Борис
В	Василь
Г	Григорій
Ґ	Ґанок
Д	Дмитро
Е	Еней
Є	Євген
Ж	Жук
З	Зінаїда
И	Ігрек
І	Іван
Ї	Їжак
Й	Йосип
К	Костянтин
Л	Леонід
М	Михайло

Українська літера	Кодове слово
Н	Ніна
О	Ольга
П	Павло
Р	Роман
С	Семен
Т	Тетяна
У	Уляна
Ф	Федір
Х	Харитон
Ц	Цукор
Ч	Чайка
Ш	Шура
Щ	Щука
Ю	Юрій
Я	Яків
Ь	Знак

Графічні пояснення

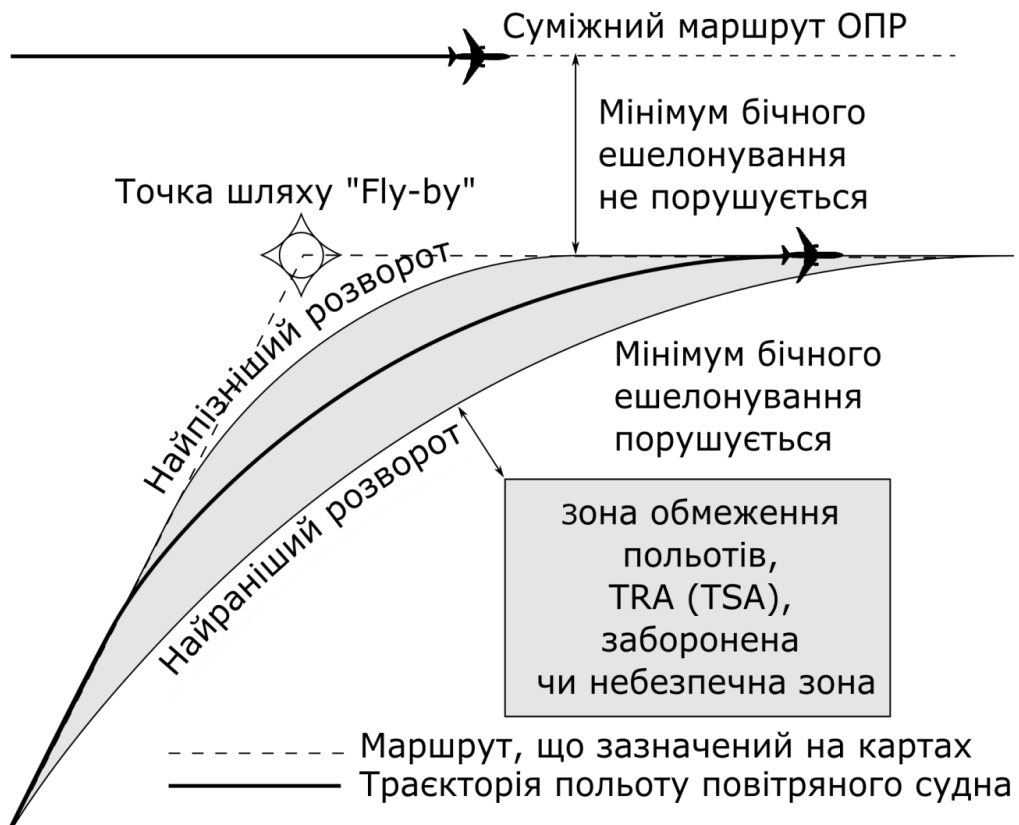


Рисунок 1 Розворот над точкою шляху «Fly-by»
(до пункту 4 глави 4 розділу V)

Розвороти із застосуванням точки шляху «Fly-by»

ПС розраховує радіус розвороту та кут крену з урахуванням робочих характеристик, повітряної швидкості, висоти, куту розвороту та параметрів вітру. ПС визначають момент початку розвороту до точки шляху, враховуючи визначений радіус, який може мати відстань від точки шляху до 20 NM. Траєкторії ПС будуть відрізнятися, оскільки кожне ПС розраховує свій власний радіус розвороту (на рисунку область між якомога раннім та

найпізнішим розворотами. Зазначена відмінність більш виражена на великих висотах та більших кутах розвороту. Диспетчер УПР може розраховувати, що лінія шляху ПС буде проходити із внутрішньої сторони точки шляху.

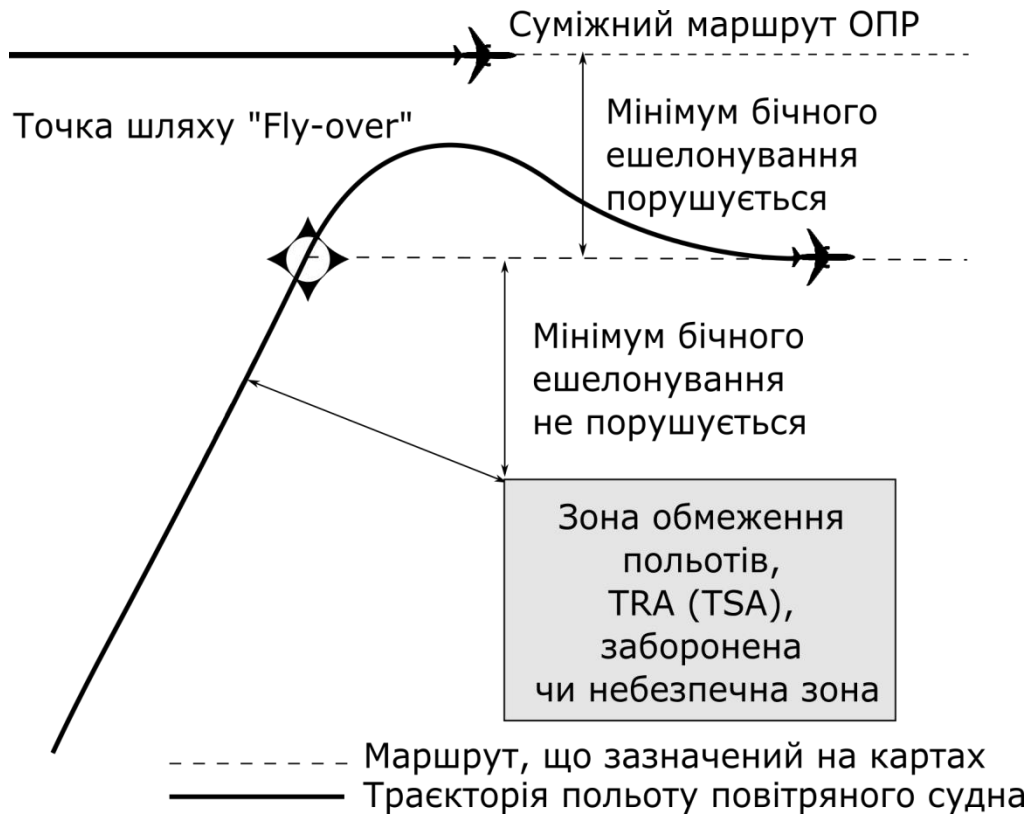


Рисунок 2 Розворот над точкою шляху «Fly-over»
(до пункту 4 глави 4 розділу V)

Розвороти із застосуванням точки шляху «Fly-over»

До початку розвороту на наступну ділянку маршруту ПС пройде над точкою шляху. Якщо застосовується встановлене мінімальне бокове ешелонування, при виконанні ПС маневру для виходу на наступну ділянку маршруту польоту, воно може бути порушено. Диспетчер УПР може розраховувати, що лінія шляху ПС буде знаходитись із зовнішньої сторони точки шляху.

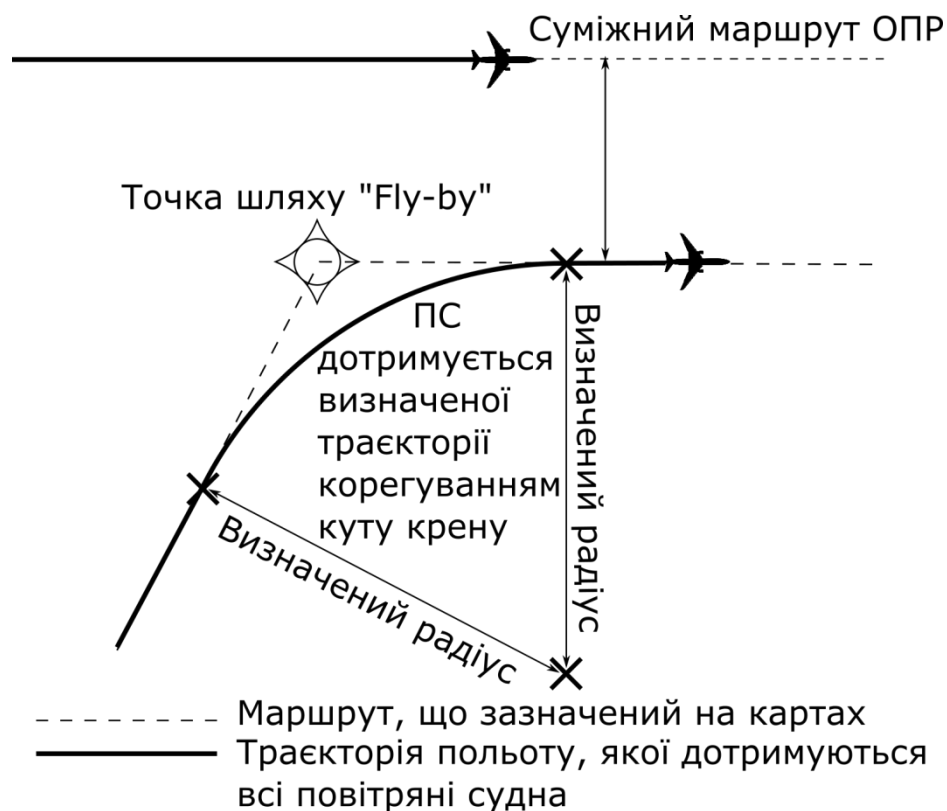


Рисунок 3 Перехід із встановленим радіусом (FRT) та розворот по дузі постійного радіусу до контрольної точки (до пункту 4 глави 4 розділу V)

Перехід із встановленим радіусом (FRT)

Радіус розвороту при FRT для опублікованих маршрутів ОПР з навігаційними специфікаціями RNP встановлюється службою дизайну процедур польотів. При підході до точки шляху FMC/FMS розраховуватиме центр кола дуги розвороту та ініціюватиме виконання розвороту у точці, де траєкторія польоту стає перпендикулярна радіусу, який пов'язує цю точку з розрахованим центром кола дуги. Такий тип розвороту забезпечує високу ступень стабільності та повторюваності характеристик розвороту.

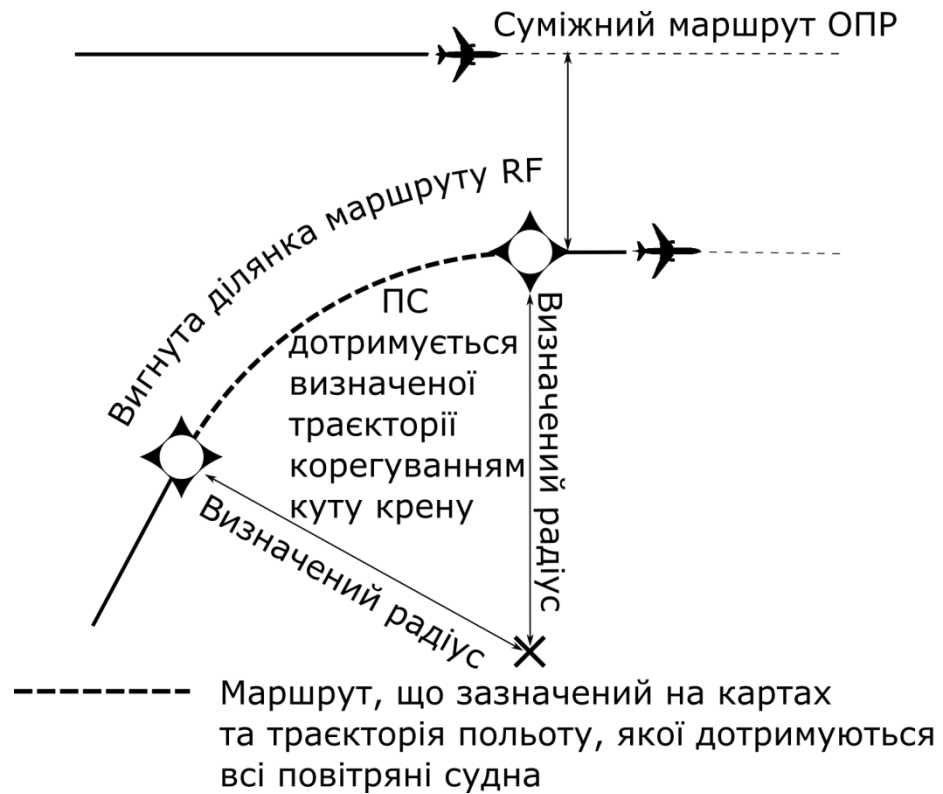


Рисунок 4 Розворот по дузі постійного радіусу до контрольної точки (RF) (до пункту 4 глави 4 розділу V)

Дуга постійного радіусу до контрольної точки (RF)

RF для схем виконання польотів за приладами (IFP) є криволінійною ділянкою маршруту, що обраховується FMS за допомогою опублікованого радіусу розвороту та центру кола дуги. ПС починатиме розворот у точці шляху, визначеної як початок криволінійної ділянки маршруту і буде слідувати по опублікованому маршруту до наступної точки шляху. Такий тип розвороту забезпечує високу ступень стабільності та повторюваності характеристик розвороту.

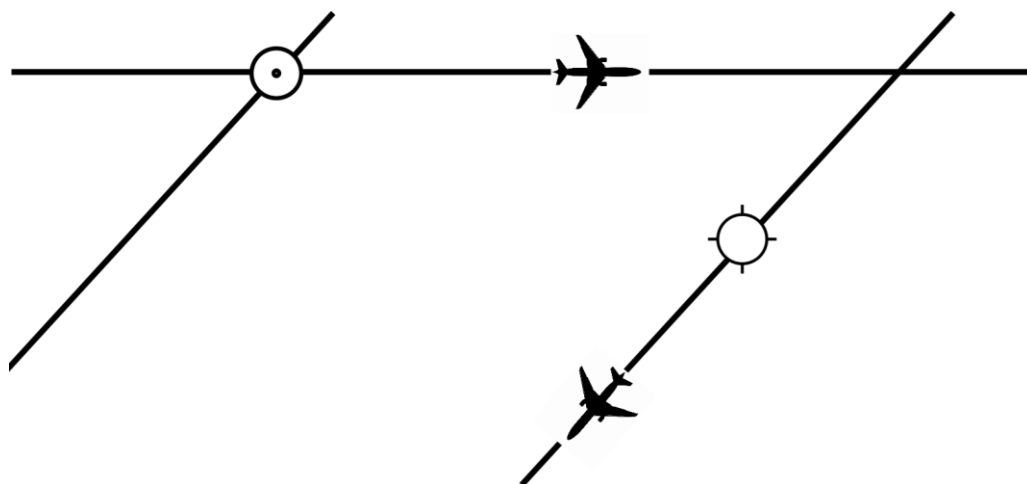


Рисунок 5 Використання однакових чи різних географічних пунктів (пункт 2 глави 5 розділу V)

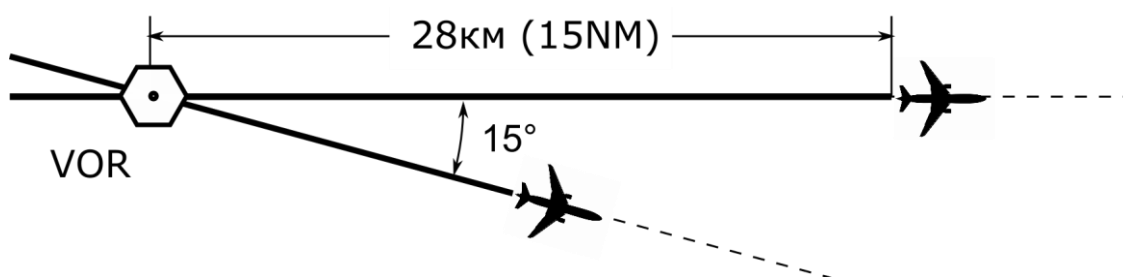


Рисунок 6 Ешелонування з використанням того ж самого VOR (підпункт 1 пункту 3 глави 5 розділу V)

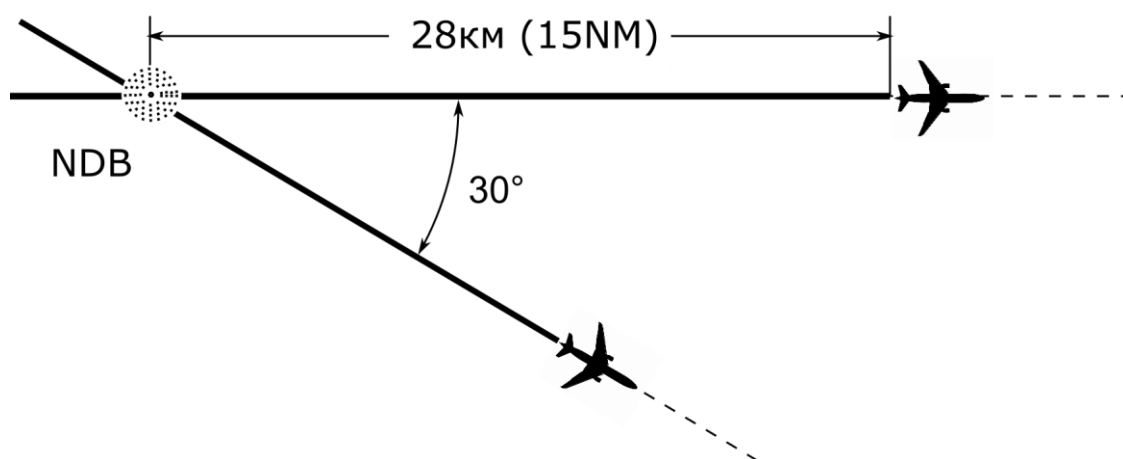
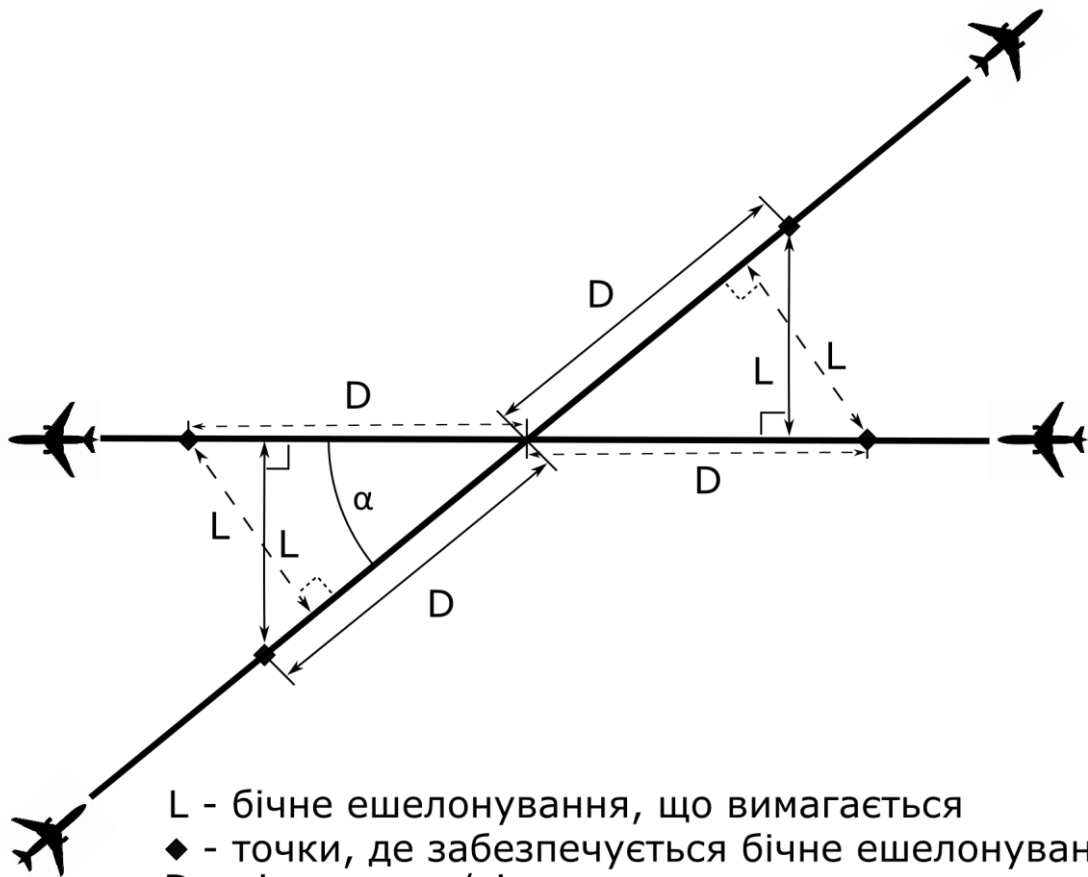


Рисунок 7 Ешелонування з використанням того ж самого VOR (підпункт 2 пункту 3 глави 5 розділу V)



L - бічне ешелонування, що вимагається
 ◆ - точки, де забезпечується бічне ешелонування
 D - відстань до/від точки перетинання
 α - кут перетину

$$D = \frac{L}{\sin \alpha}$$

Рисунок 8 Точки бічного ешелонування
 (підпункти 1 та 2 пункту 13 глави 5 розділу V)

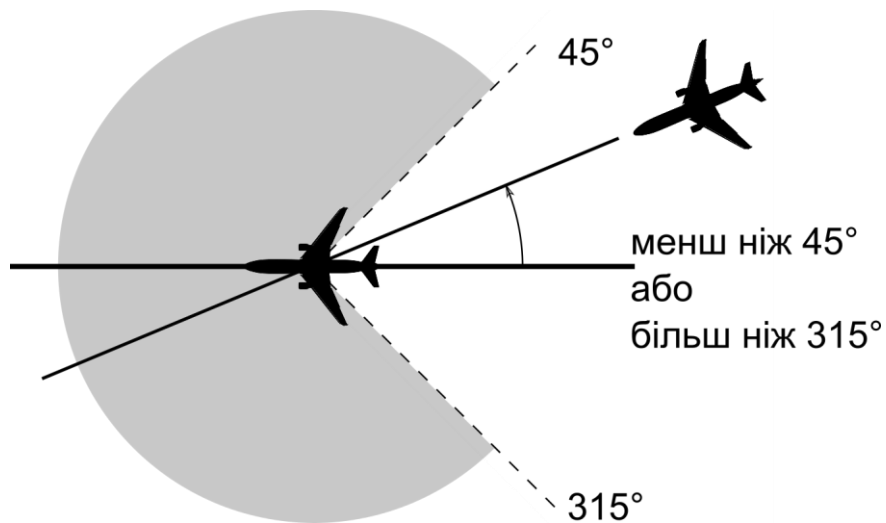


Рисунок 9 Повітряні судна на одному треку (лінії шляху)
 (підпункт 1 пункту 5 глави 6 розділу V)

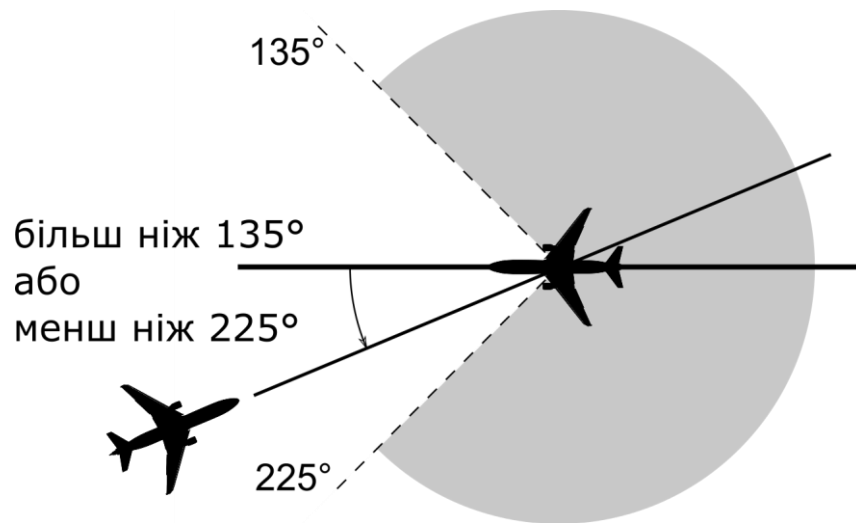


Рисунок 10 Повітряні судна на протилежних треках (лініях шляху протилежного напрямку) (підпункт 1 пункту 5 глави 6 розділу V)

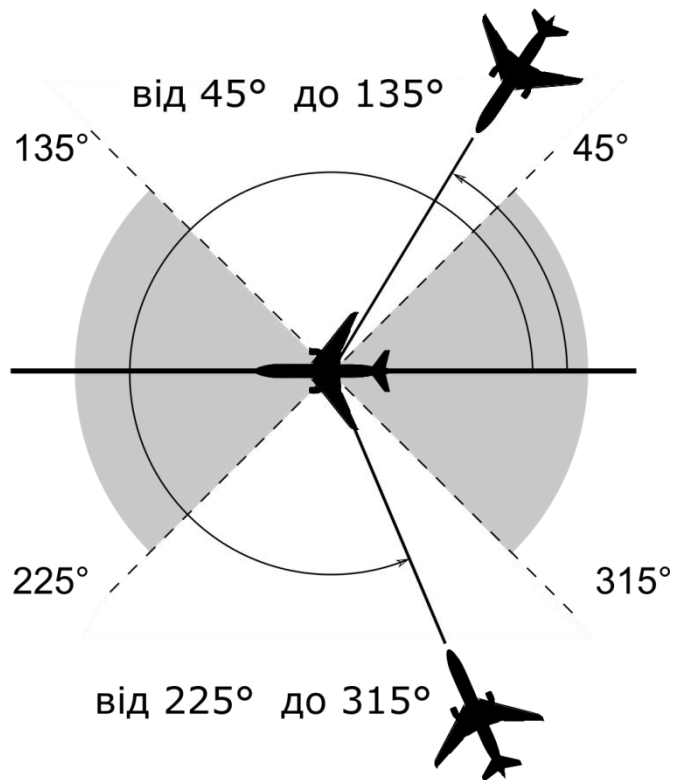


Рисунок 11 Повітряні судна на треках (лініях шляху), що перетинаються (підпункт 3 пункту 5 глави 6 розділу V)



Рисунок 12 15-ти хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на одному й тому ж треку (лінії шляху) та ешелоні (підпункт 1 пункту 1 глави 7 розділу V)

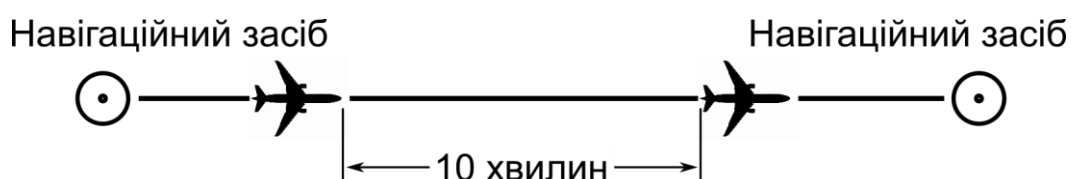


Рисунок 13 10-ти хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на одному й тому ж треку (лінії шляху) та ешелоні (підпункт 2 пункту 1 глави 7 розділу V)

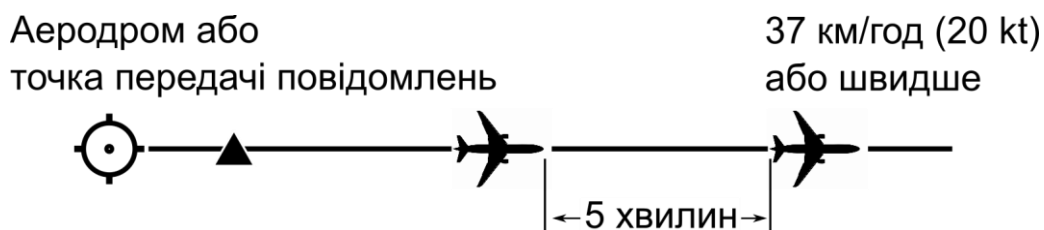


Рисунок 14 5-ти хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на одному й тому ж треку (лінії шляху) та ешелоні (підпункт 3 пункту 1 глави 7 розділу V)

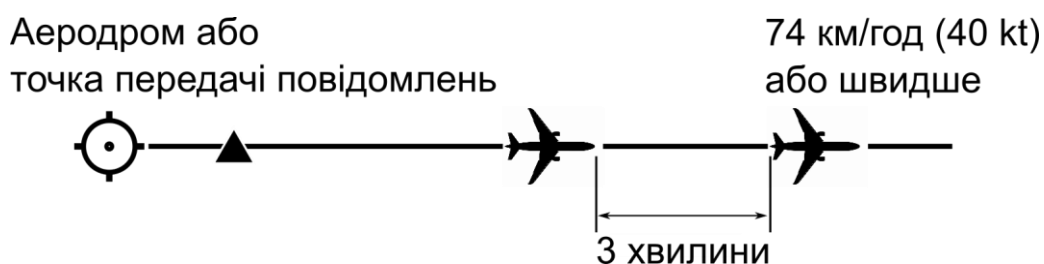


Рисунок 15 3-х хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на одному й тому ж треку (лінії шляху) та ешелоні (підпункт 4 пункту 1 глави 7 розділу V)



Рисунок 16 15-ти хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються та на одному ешелоні (підпункт 1 пункту 2 глави 7 розділу V)

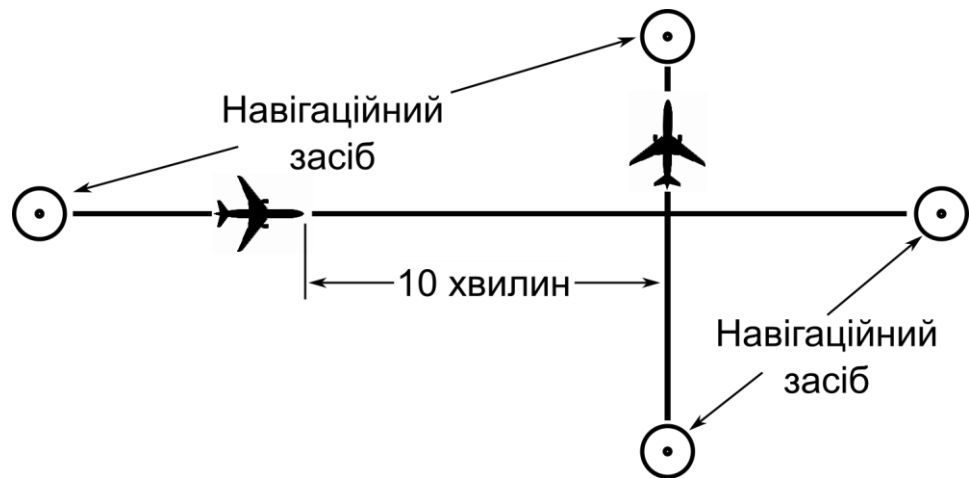


Рисунок 17 15-ти хвилинний інтервал між повітряним суднами, що знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються та на одному ешелоні (підпункт 2 пункту 1 глави 7 розділу V)

Продовження додатку 3

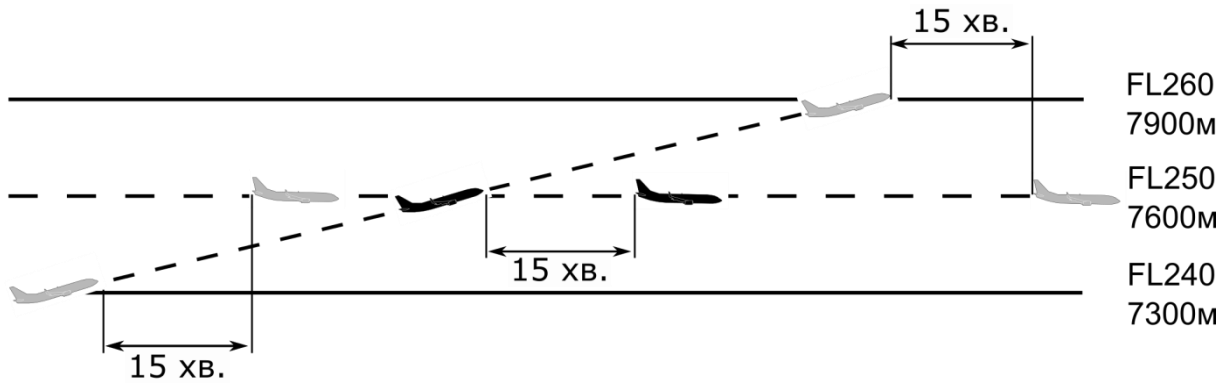


Рисунок 18 15-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряними суднами, що знаходяться на тому ж треку (лінії шляху) (підпункт 1 пункту 3 глави 7 розділу V)

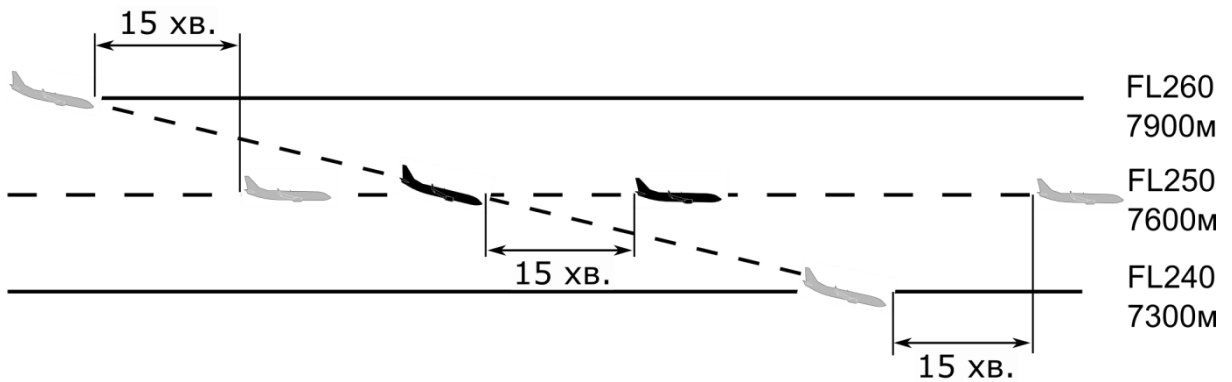


Рисунок 19 15-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знижуються та повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) (підпункт 1 пункту 3 глави 7 розділу V)

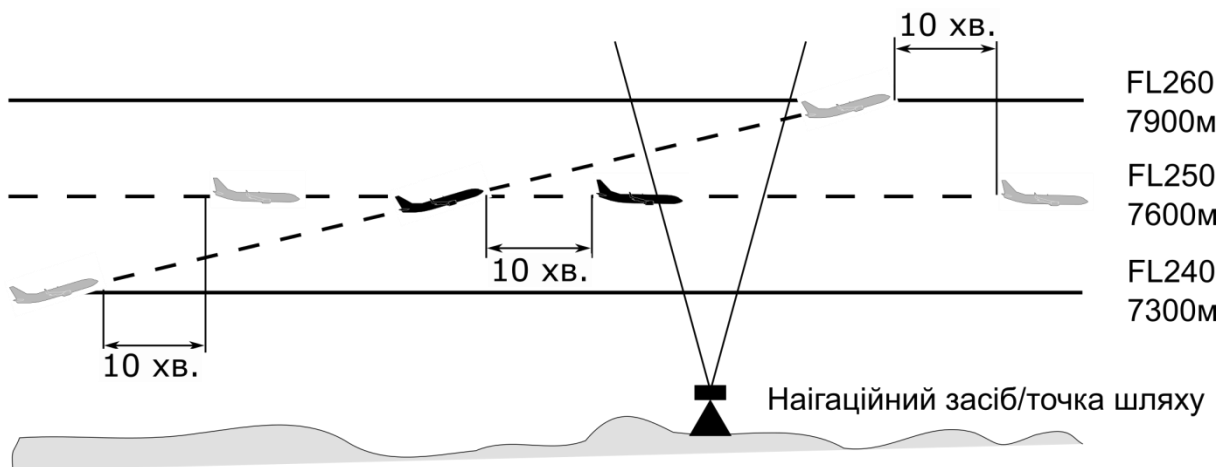


Рисунок 20 10-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) (підпункт 2 пункту 3 глави 7 розділу V)

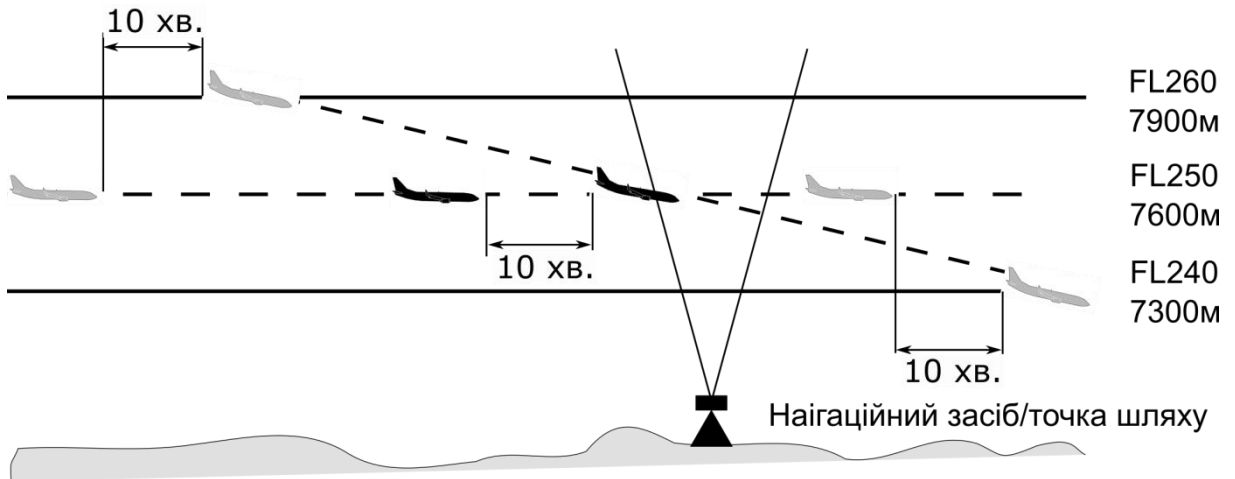


Рисунок 21 10-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знижуються та повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) (підпункт 2 пункту 3 глави 7 розділу V)

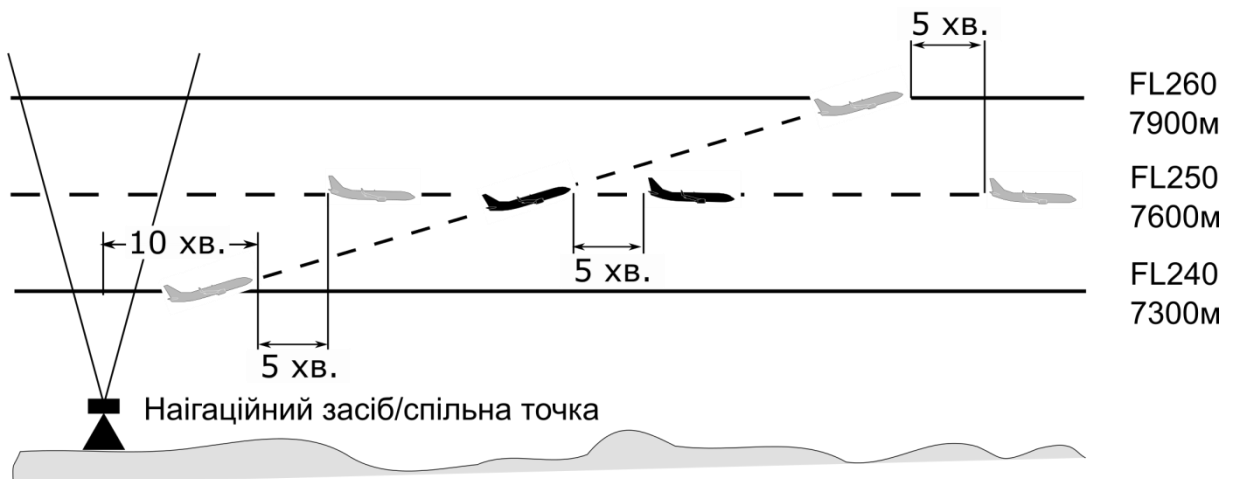


Рисунок 22 5-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) (підпункт 3 пункту 3 глави 7 розділу V)

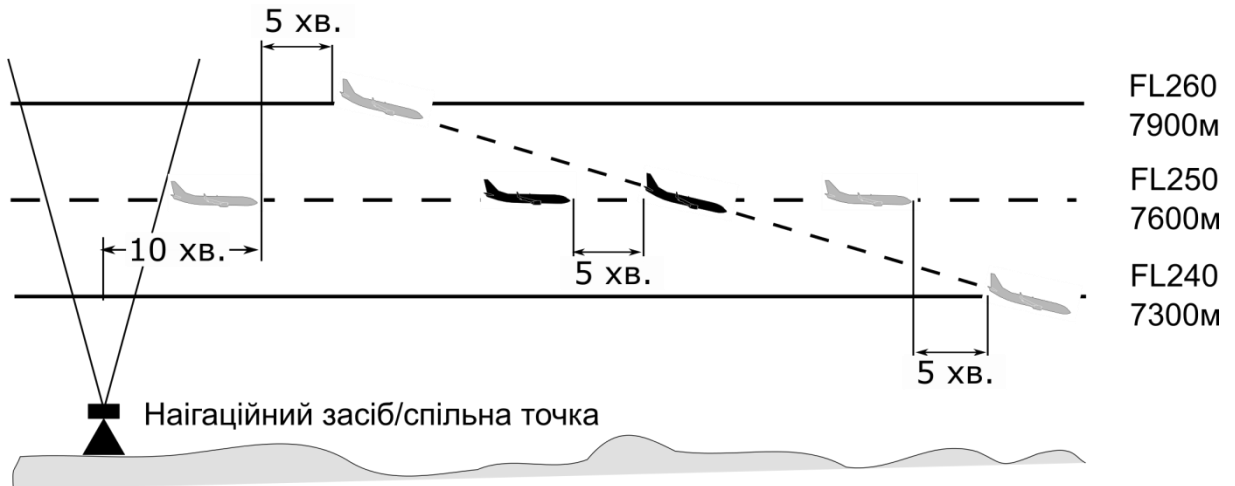


Рисунок 23 5-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знижуються та повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) (підпункт 3 пункту 3 глави 7 розділу V)

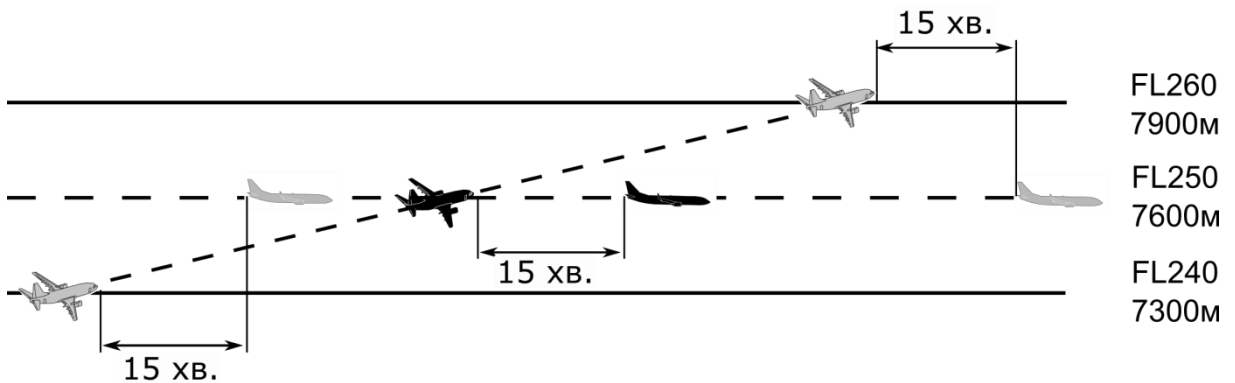


Рисунок 24 15-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряними суднами, які знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються (підпункт 1 пункту 4 глави 7 розділу V)

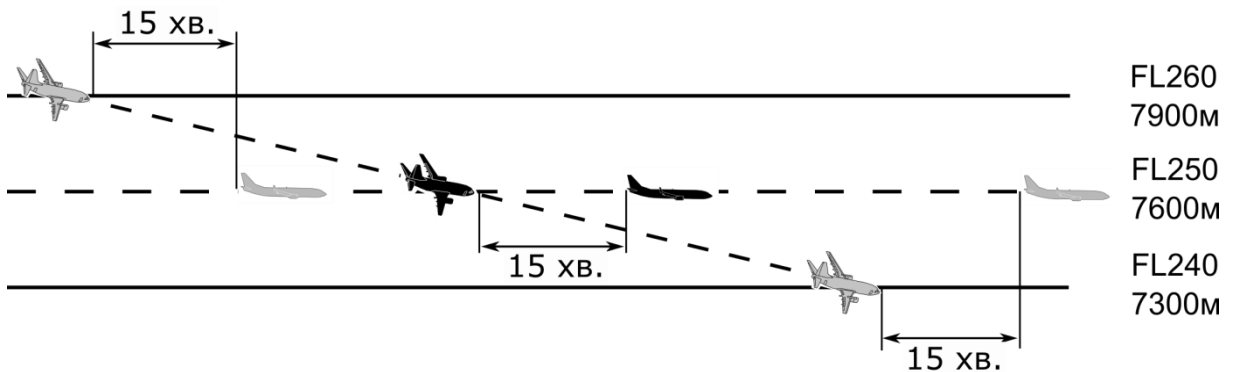


Рисунок 25 15-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знижуються та повітряними суднами, які знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються (підпункт 1 пункту 4 глави 7 розділу V)

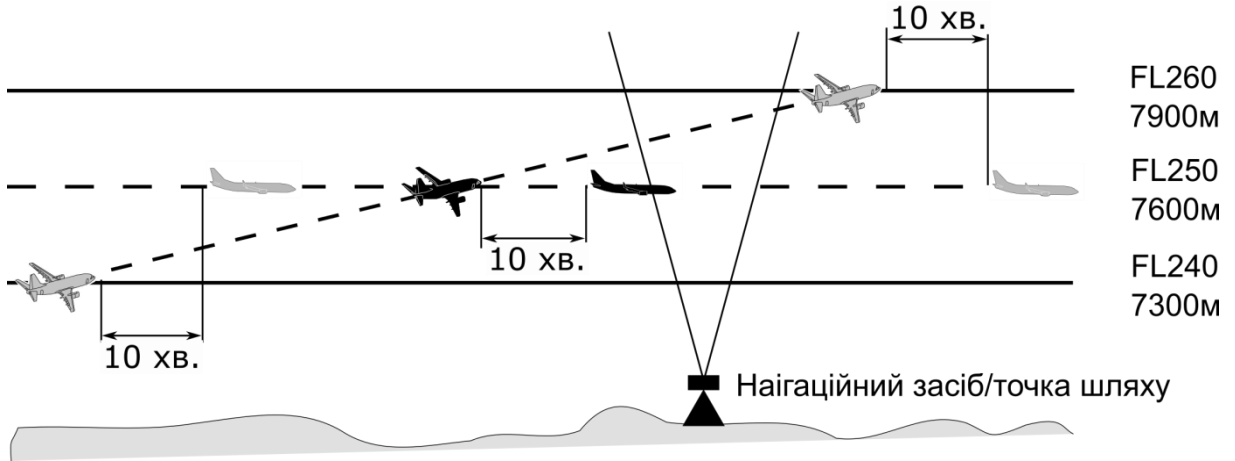


Рисунок 26 10-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряними суднами, які знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються (підпункт 2 пункту 4 глави 7 розділу V)

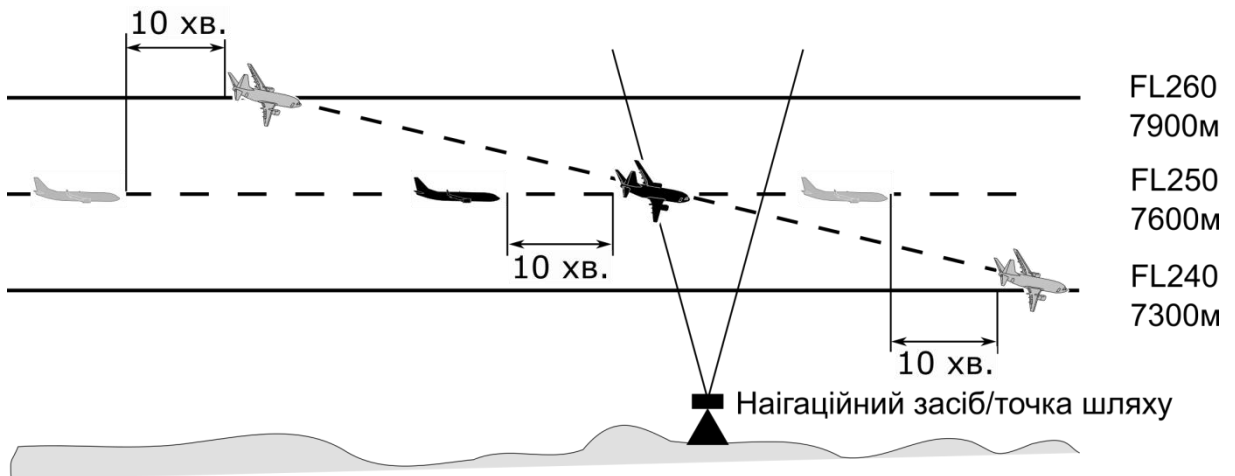


Рисунок 27 15-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знижуються та повітряними суднами, які знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються (підпункт 2 пункту 4 глави 7 розділу V)

Розрахунковий час розходження
двох повітряних суден



Рисунок 28 10-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що знаходяться на протилежних треках (лініях шляху) (пункт 5 глави 7 розділу V)

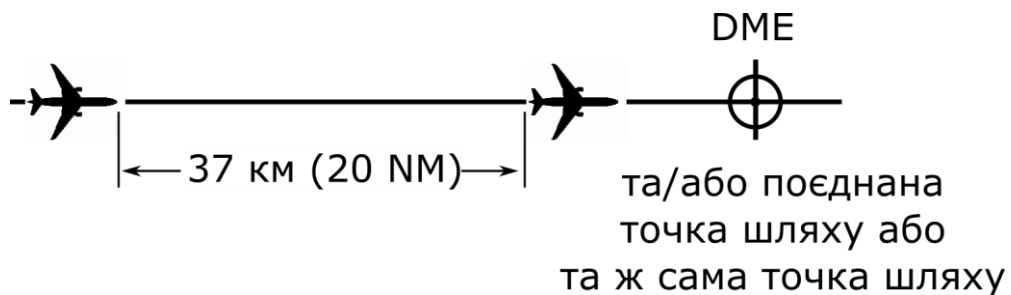


Рисунок 29 Інтервал 37 км (20 NM) між повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) та на одному ешелоні при використанні DME та/або GNSS (підпункт 1 пункту 3 глави 8 розділу V)



Рисунок 30 Інтервал 19 км (10 NM) між повітряними суднами, що знаходяться на одному треку (лінії шляху) та на одному ешелоні при використанні DME та/або GNSS (підпункт 2 пункту 3 глави 8 розділу V)

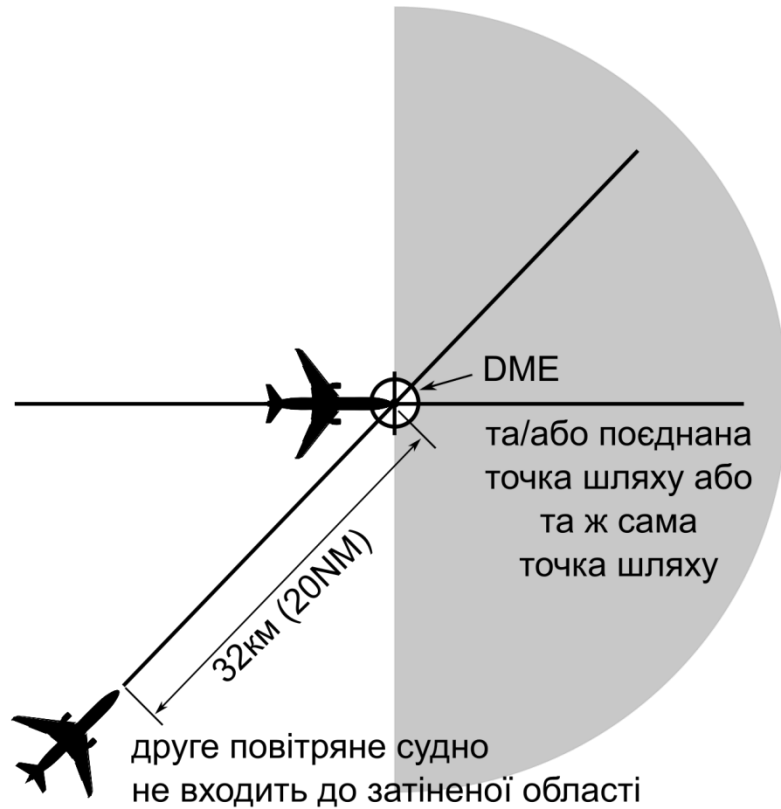


Рисунок 31 Інтервал 37 км (20 NM) між повітряним суднами що знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються на одному ешелоні при використанні DME та/або GNSS (пункт 4 глави 8 розділу V)

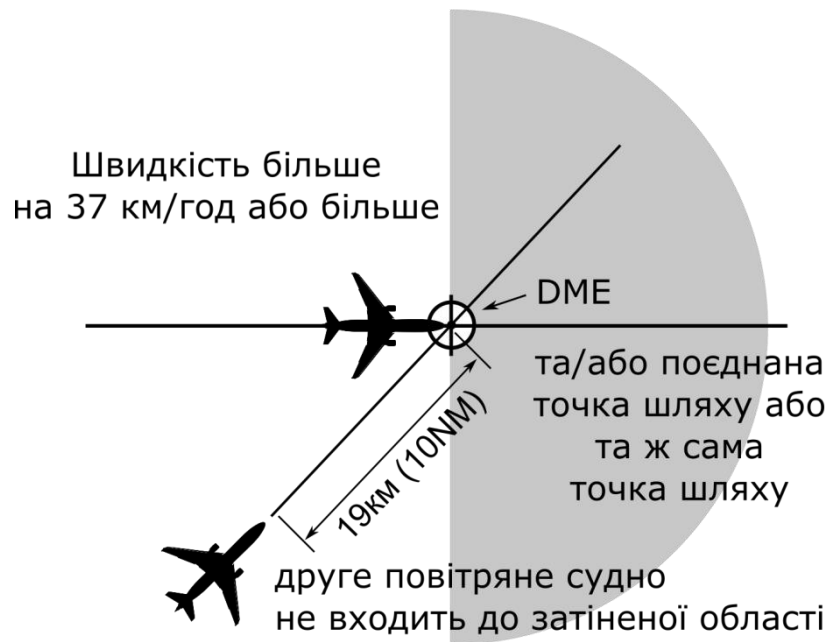


Рисунок 32 Інтервал 37 км (20 NM) між повітряним суднами що знаходяться на треках (лініях шляху), що перетинаються на одному ешелоні при використанні DME та/або GNSS (пункт 4 глави 8 розділу V)

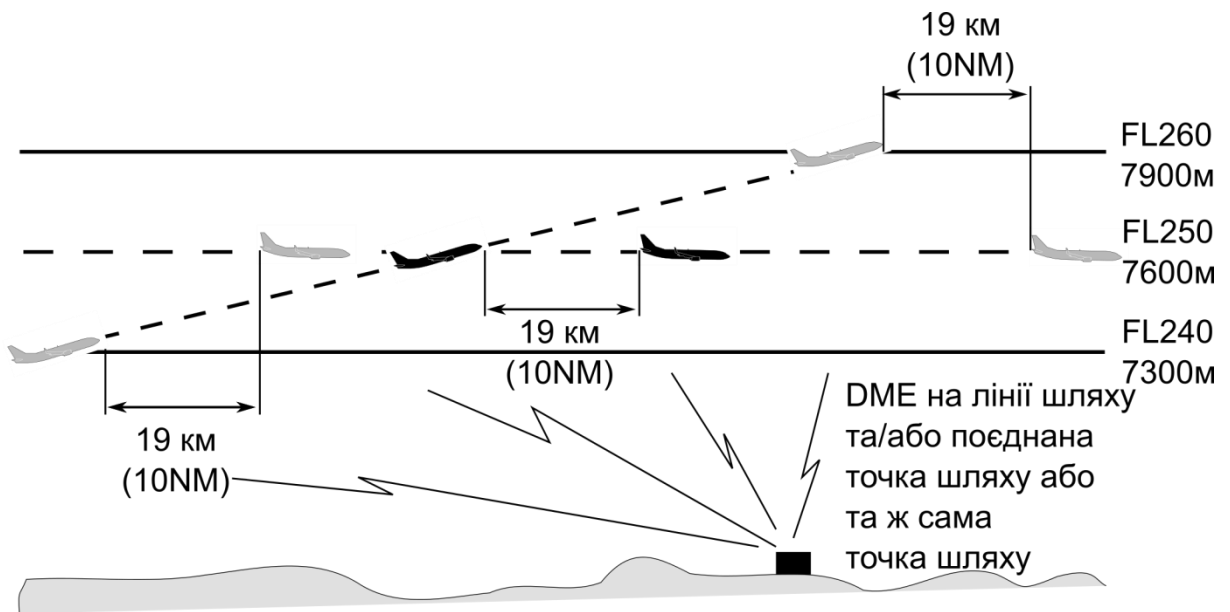


Рисунок 33 Інтервал 19 км (10 NM) між повітряним суднами, що набирають висоту, та повітряними суднами, що знаходяться на тому ж треку (лінії шляху), при використанні DME та/або GNSS (підпункт 3 пункту 5 глави 8 розділу V)

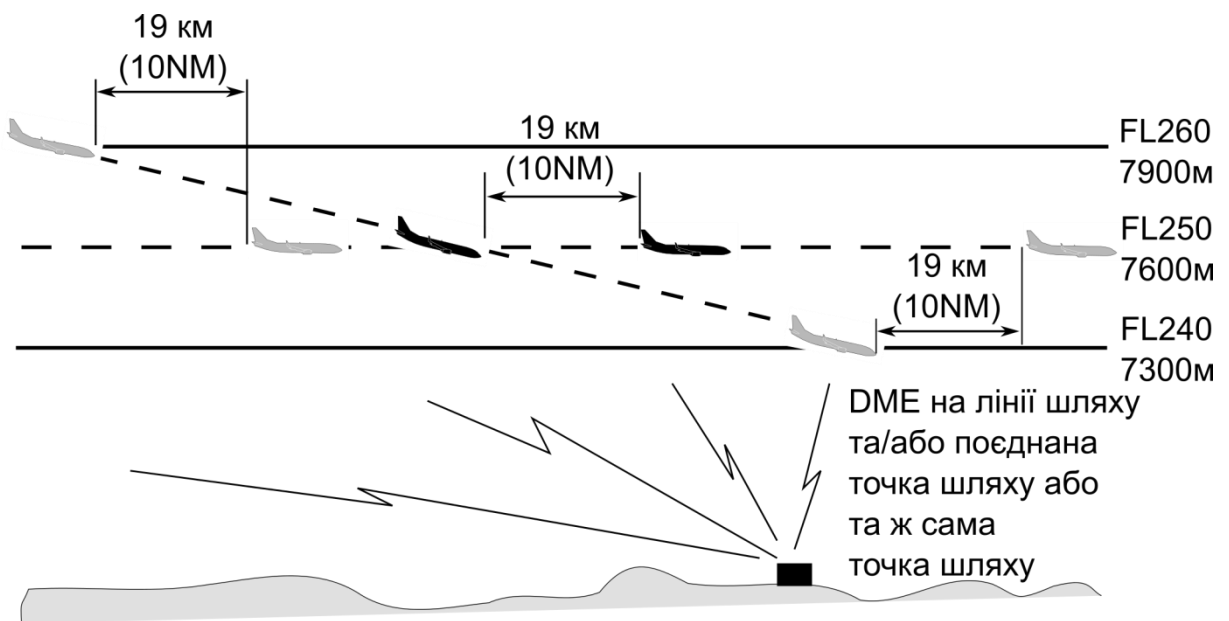


Рисунок 34 Інтервал 19 км (10 NM) між повітряним суднами, що знижуються, та повітряними суднами, що знаходяться на тому ж треку (лінії шляху), при використанні DME та/або GNSS (підпункт 3 пункту 5 глави 8 розділу V)

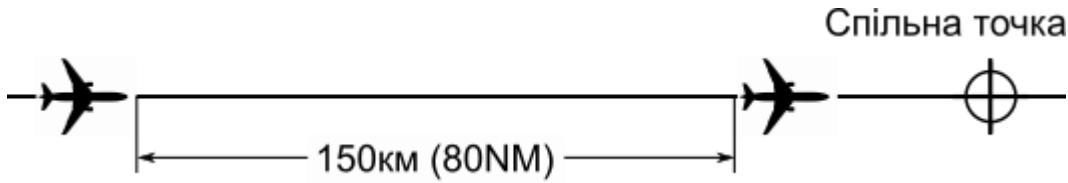


Рисунок 35 Інтервал 150 км (80 NM) між повітряними суднами, що знаходяться на одному ешелоні при використанні RNAV (підпункт 2 пункту 7 глави 10 розділу V)

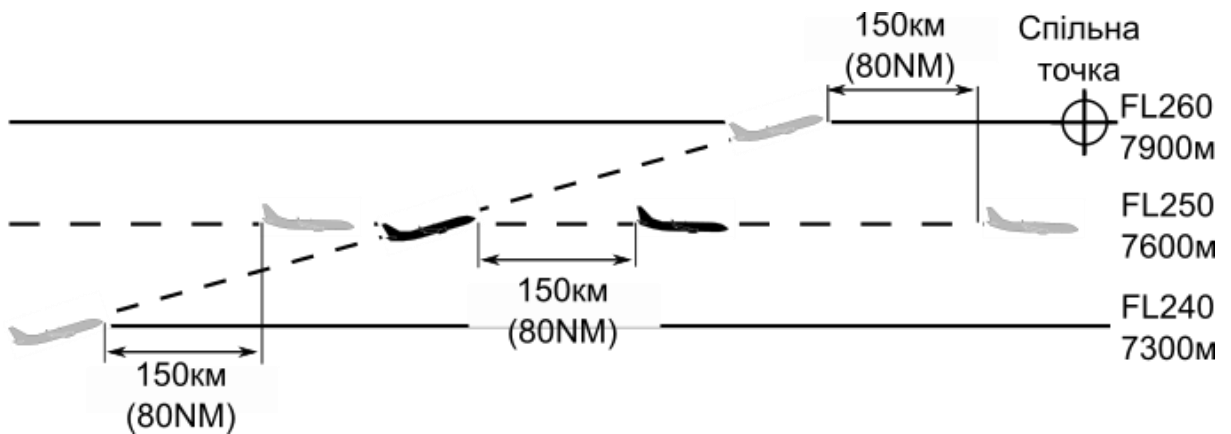


Рисунок 36 Інтервал 150 км (80 NM) між повітряними суднами, що набирають висоту та повітряним суднами, що знаходяться на тому ж треку (лінії шляху) при використанні RNAV (підпункт 3 пункту 7 глави 10 розділу V)

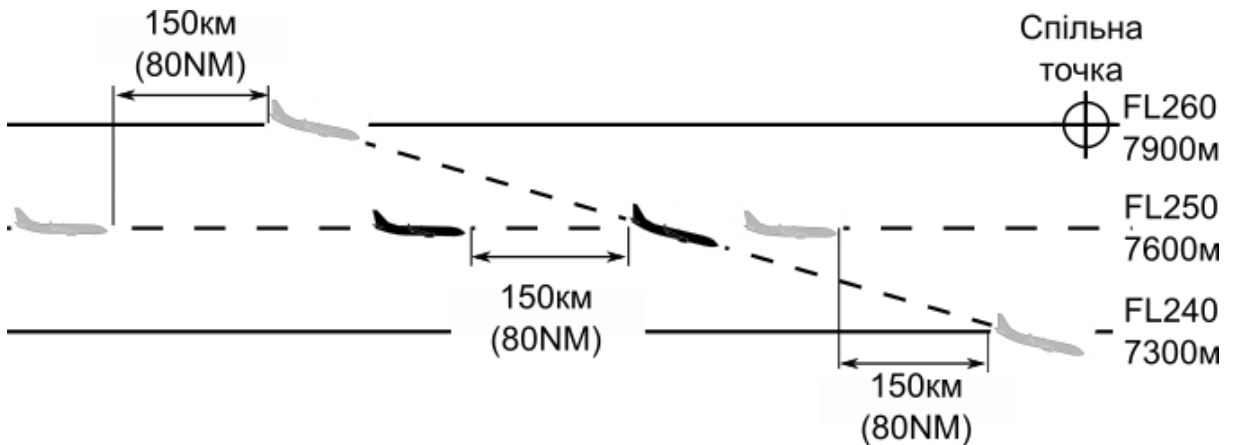


Рисунок 37 Інтервал 150 км (80 NM) між повітряними суднами, що знижуються та повітряним суднами, що знаходяться на тому ж треку (лінії шляху) при використанні RNAV (підпункт 3 пункту 7 глави 10 розділу V)

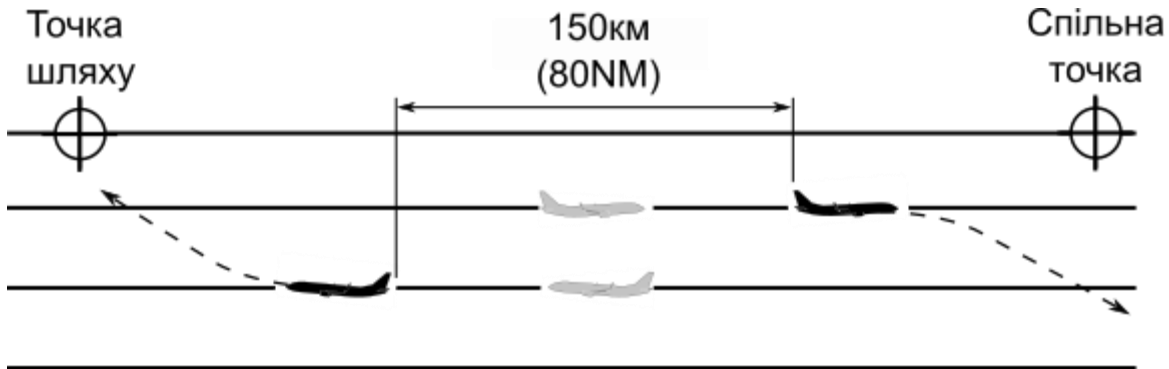


Рисунок 38 Інтервал 150 км (80 NM) між повітряними суднами, що знаходяться на протилежних треках (лініях шляху) при використанні RNAV (пункт 10 глави 10 розділу V)

<p>Набір висоти за ІТР позаду (BEHIND) повітряного судна (1 або 2 контрольних повітряних судна)</p>	<p>Зниження за ІТР позаду (BEHIND) повітряного судна (1 або 2 контрольних повітряних судна)</p>
<p>Набір висоти за ІТР попереду (AHEAD OF) повітряного судна (1 або 2 контрольних повітряних судна)</p>	<p>Зниження за ІТР попереду (AHEAD OF) повітряного судна (1 або 2 контрольних повітряних судна)</p>
<p>Набір висоти за комбінованої ІТР позаду та попереду (BEHIND AND AHEAD OF) повітряного судна</p>	<p>Зниження за комбінованої ІТР позаду та попереду (BEHIND AND AHEAD OF) повітряного судна</p>
<p>Примітка: Повітряне судно ІТР - на рисунках вище літак зі стрілками, що позначають набір висоти та зниження. Інші повітряні судна на рисунках є "контрольними повітряними суднами"</p>	

Рисунок 39 Сценарії зміни ешелону польоту за ІТР (пункт 3 глави 12 розділу V)

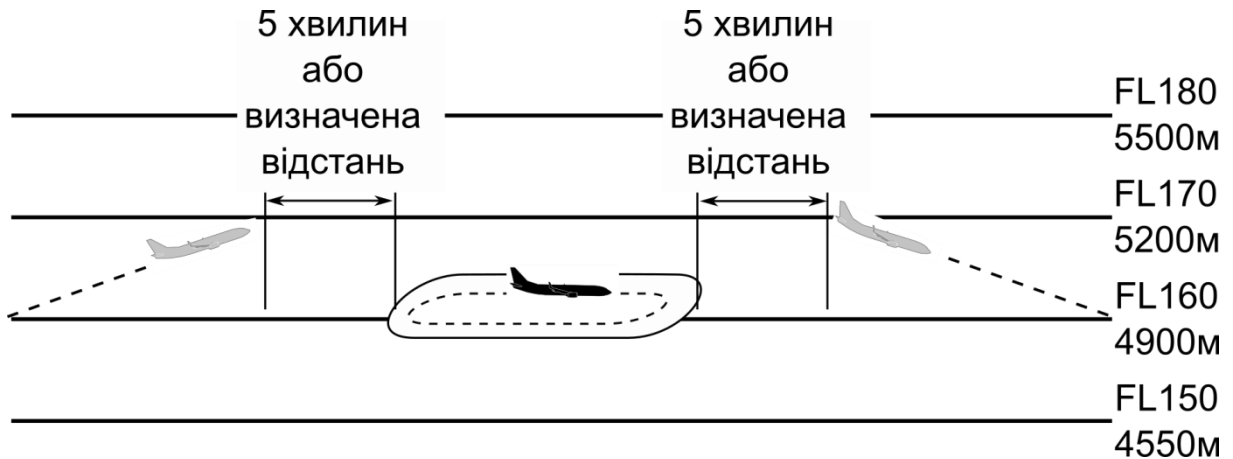


Рисунок 40 Ешелонування повітряних суден, що виконують політ в режимі очікування, та повітряних суден, що знаходяться на маршруті (пункт 2 глави 15 розділу V)

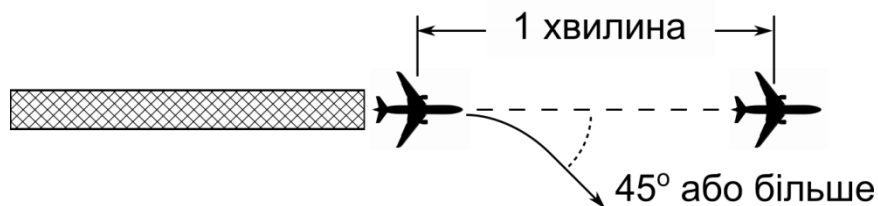


Рисунок 41 1-хвилинний інтервал між повітряними суднами, що вилітають, які прямують по треках (лініях шляху) що розходяться під кутом не менше 45° (пункт 2 глави 16 розділу V)

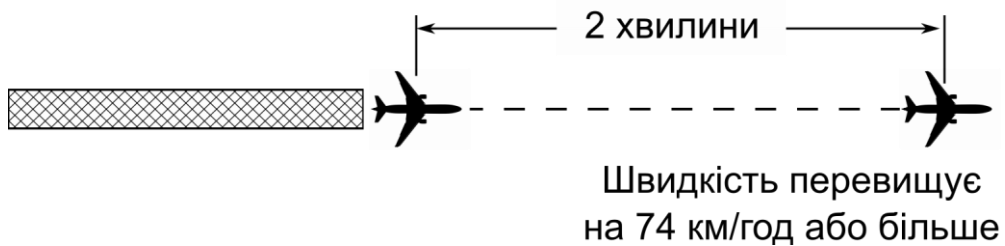


Рисунок 42 2-х хвилинний інтервал між повітряними суднами, що вилітають, які прямують по одному треку (лінії шляху) (пункт 3 глави 16 розділу V)

Продовження додатку 3

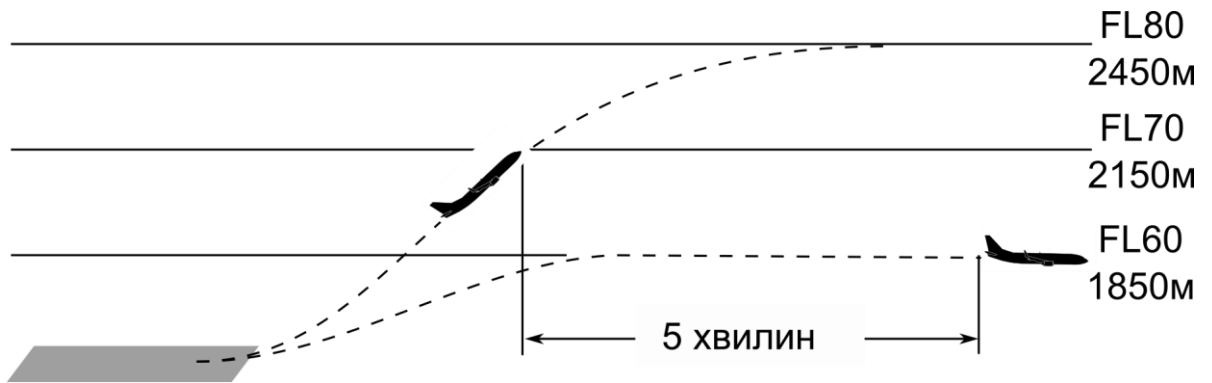
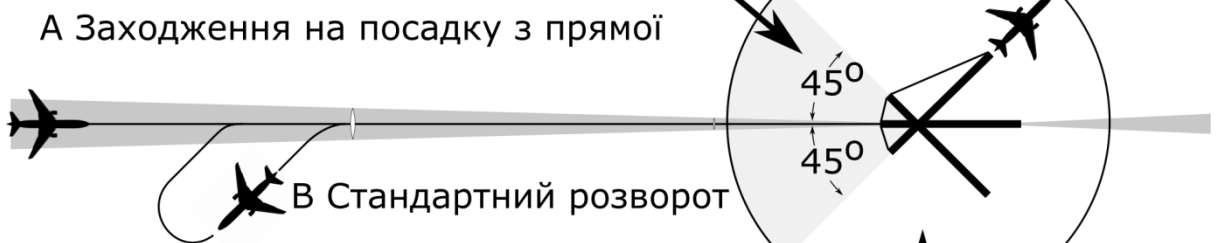


Рисунок 43 5-ти хвилинний інтервал між повітряними суднами, що вилітають, які прямують по одному треку (лінії шляху) (пункт 4 глави 16 розділу V)

Злети в цій зоні не виконуються після початку стандартного розвороту (procedure turn) та протягом останніх 5 хвилин заходження на посадку з прямої



А Заходження на посадку з прямої

В Стандартний розворот

Злети в цій зоні не виконуються протягом останніх 3 хвилин до розрахункового часу прибуття повітряних суден А та В або після прольоту повітряним судном А встановленої контрольної точки на лінії шляху заходження на посадку

Рисунок 44 Ешелонування повітряних суден, що вилітають та прибувають (підпункт 2 пункту 2 та підпункт 2 пункту 3 глави 17 розділу V)

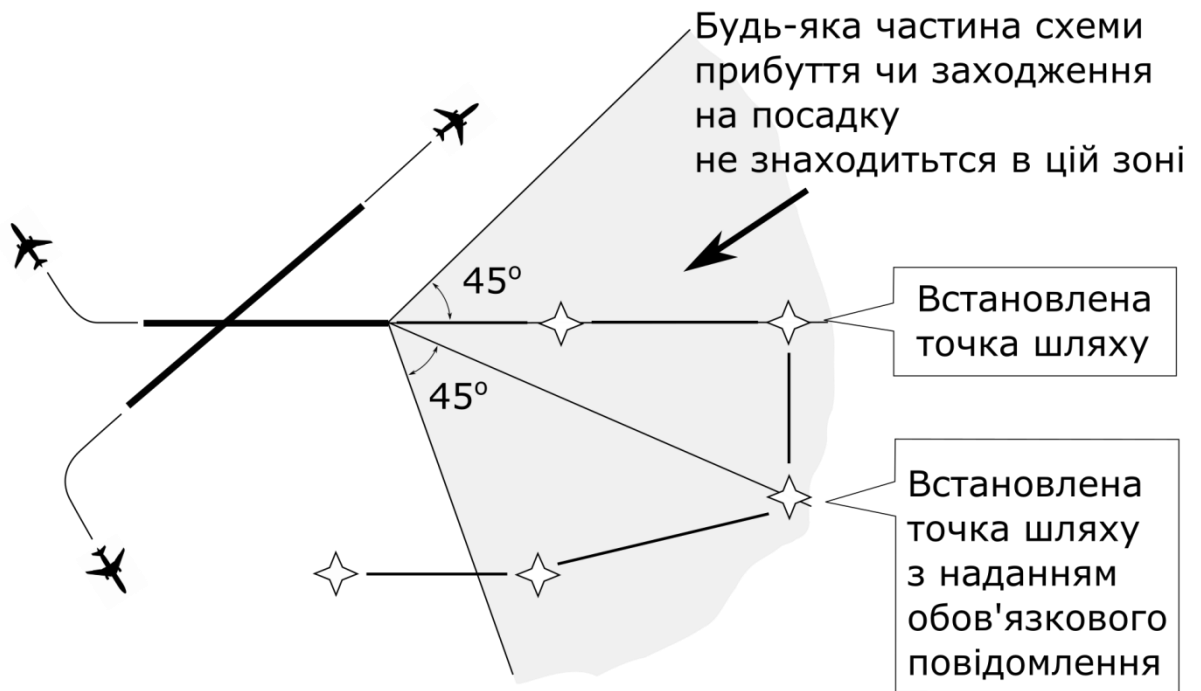
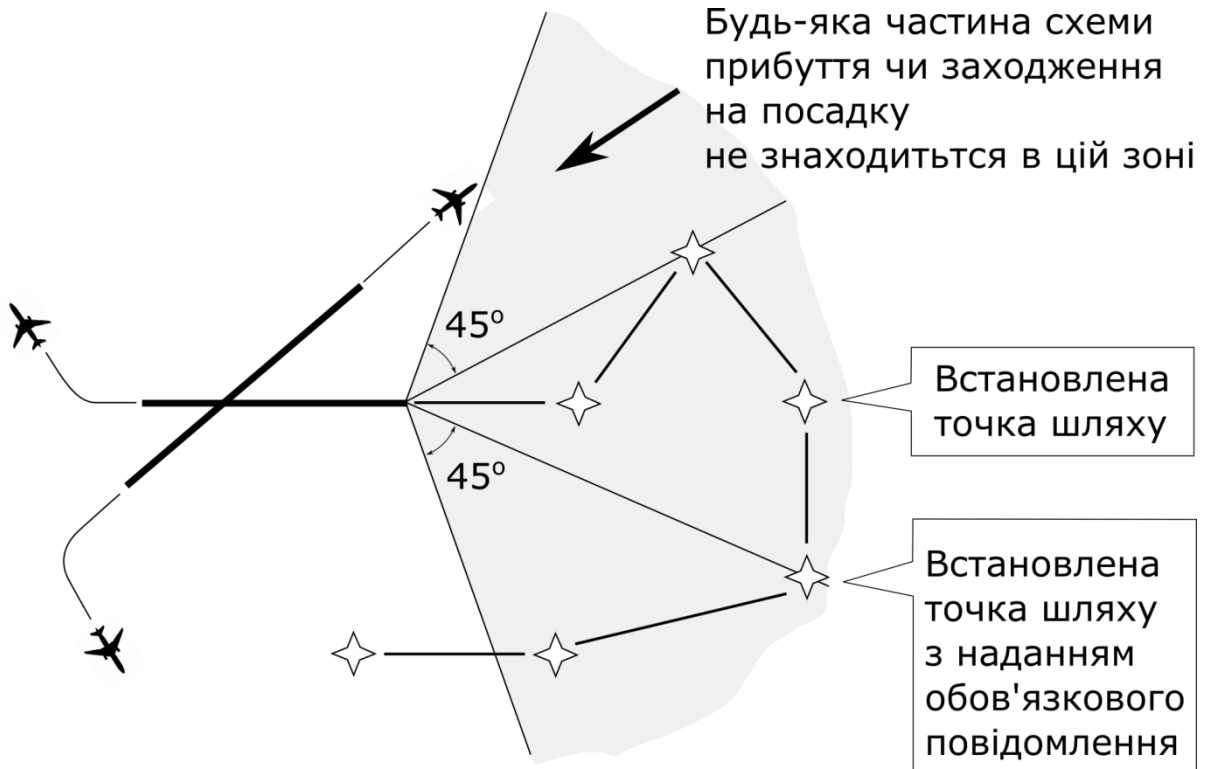


Рисунок 45 Приклади зони захисту прибуття (пункт 4 глави 17 розділу V)

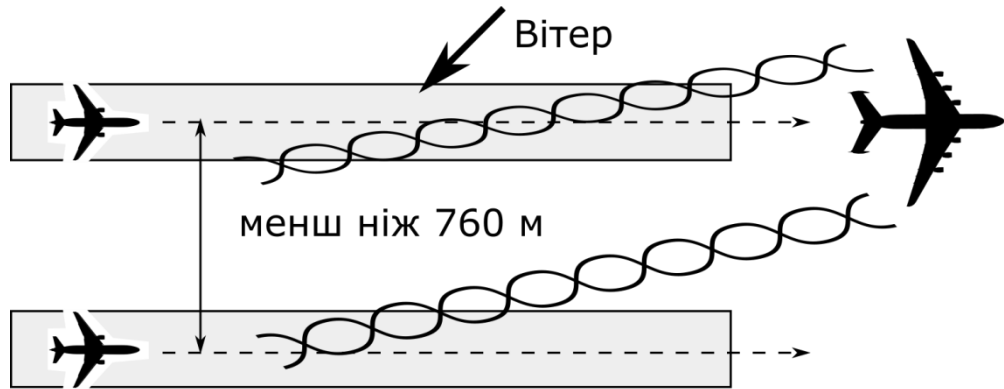


Рисунок 46 Мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді для повітряних суден, які вилітають та прямують по одному треку (лінії шляху) (пункт 4 глави 18 розділу V)

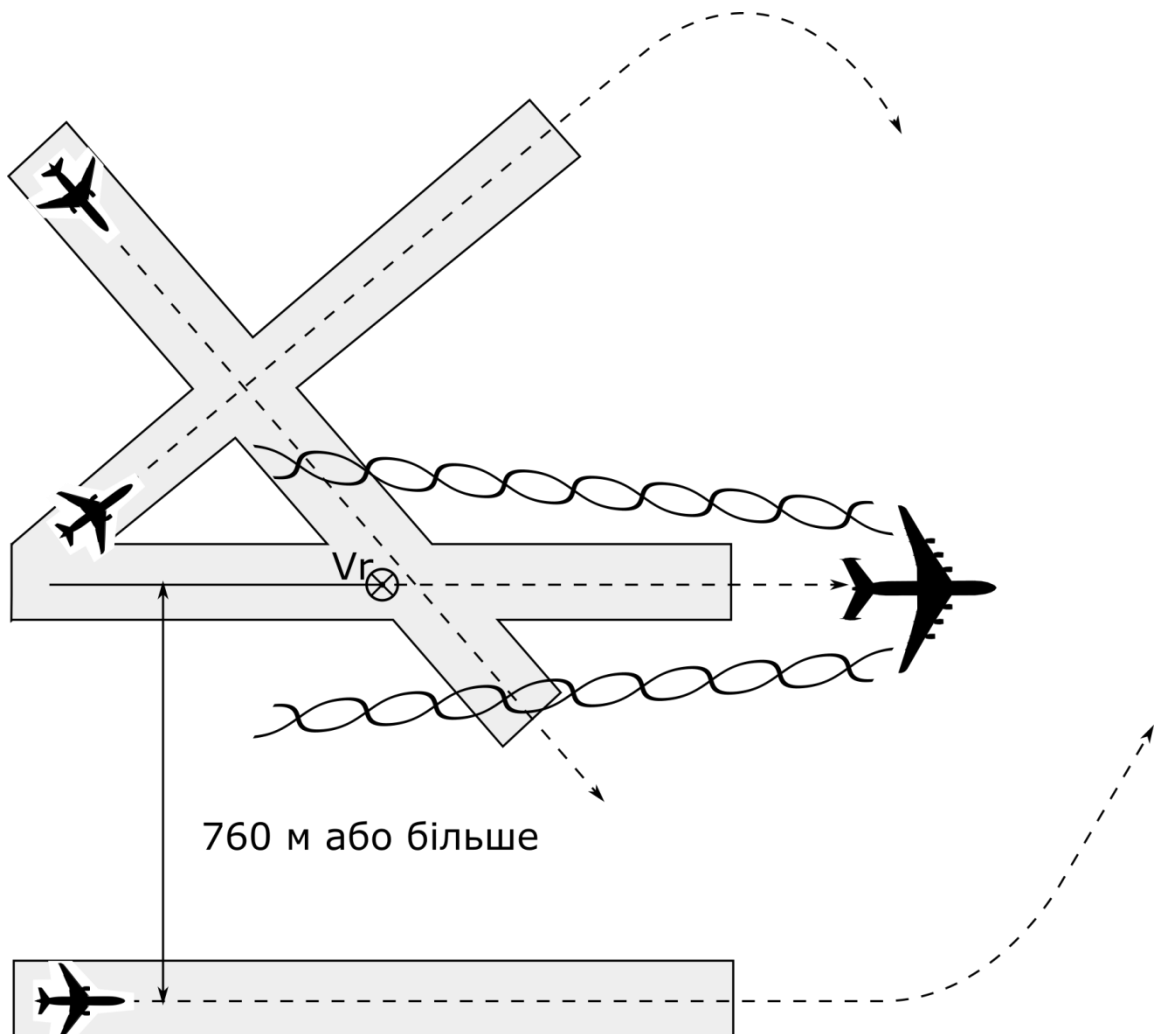


Рисунок 47 Мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді для повітряних суден, які вилітають та прямують по треках (лініях шляху), що перетинаються (пункт 4 глави 18 розділу V)

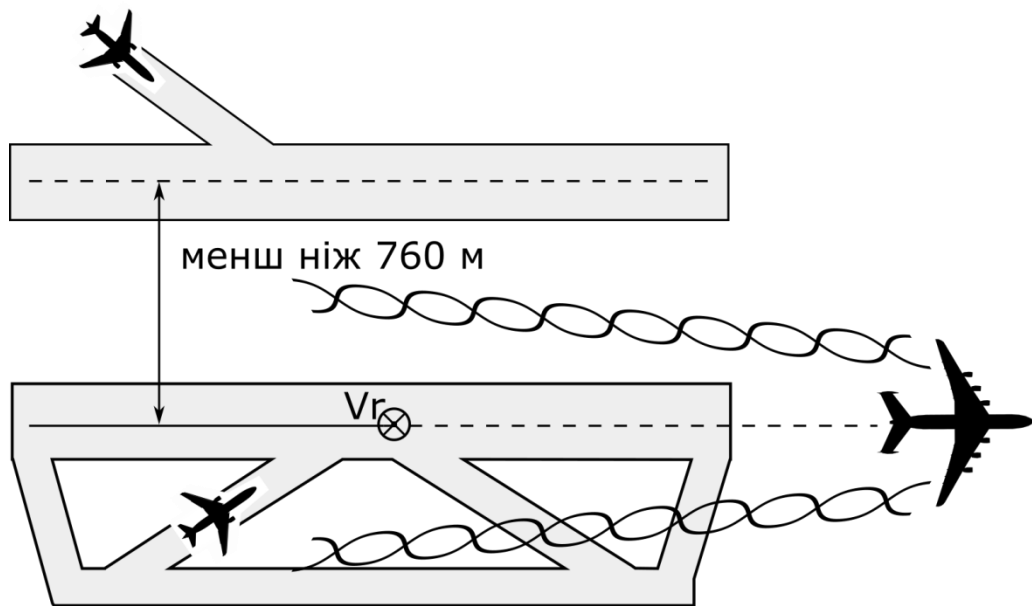


Рисунок 48 Мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді для повітряних суден, які вилітають із середини ЗПС та прямують по одному треку (лінії шляху) (пункт 7 глави 18 розділу V)

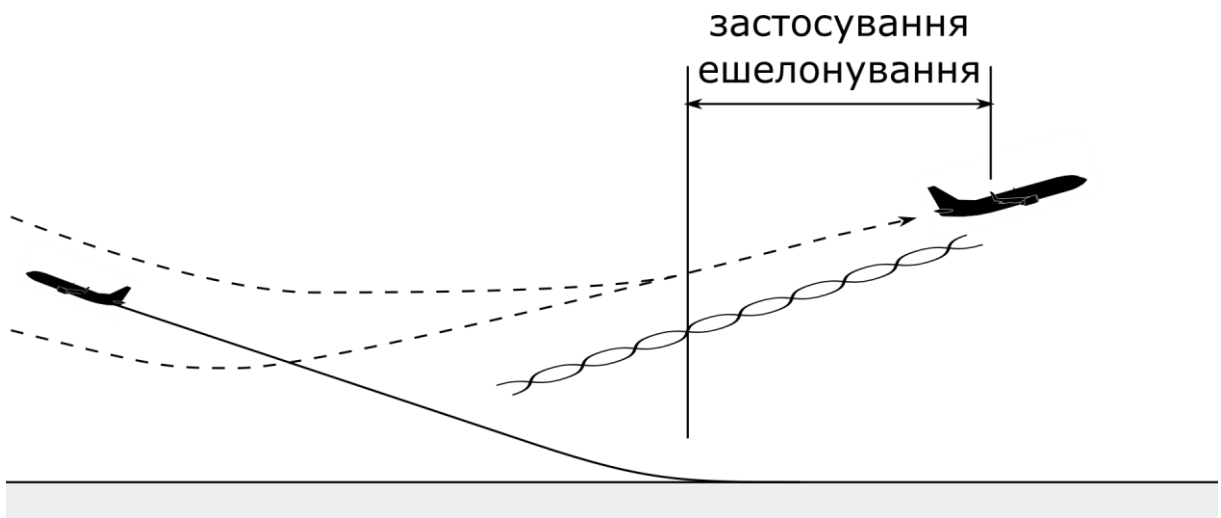


Рисунок 49 Мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді для повітряних суден, які вилітають у протилежних напрямках (пункт 13 глави 18 розділу V)

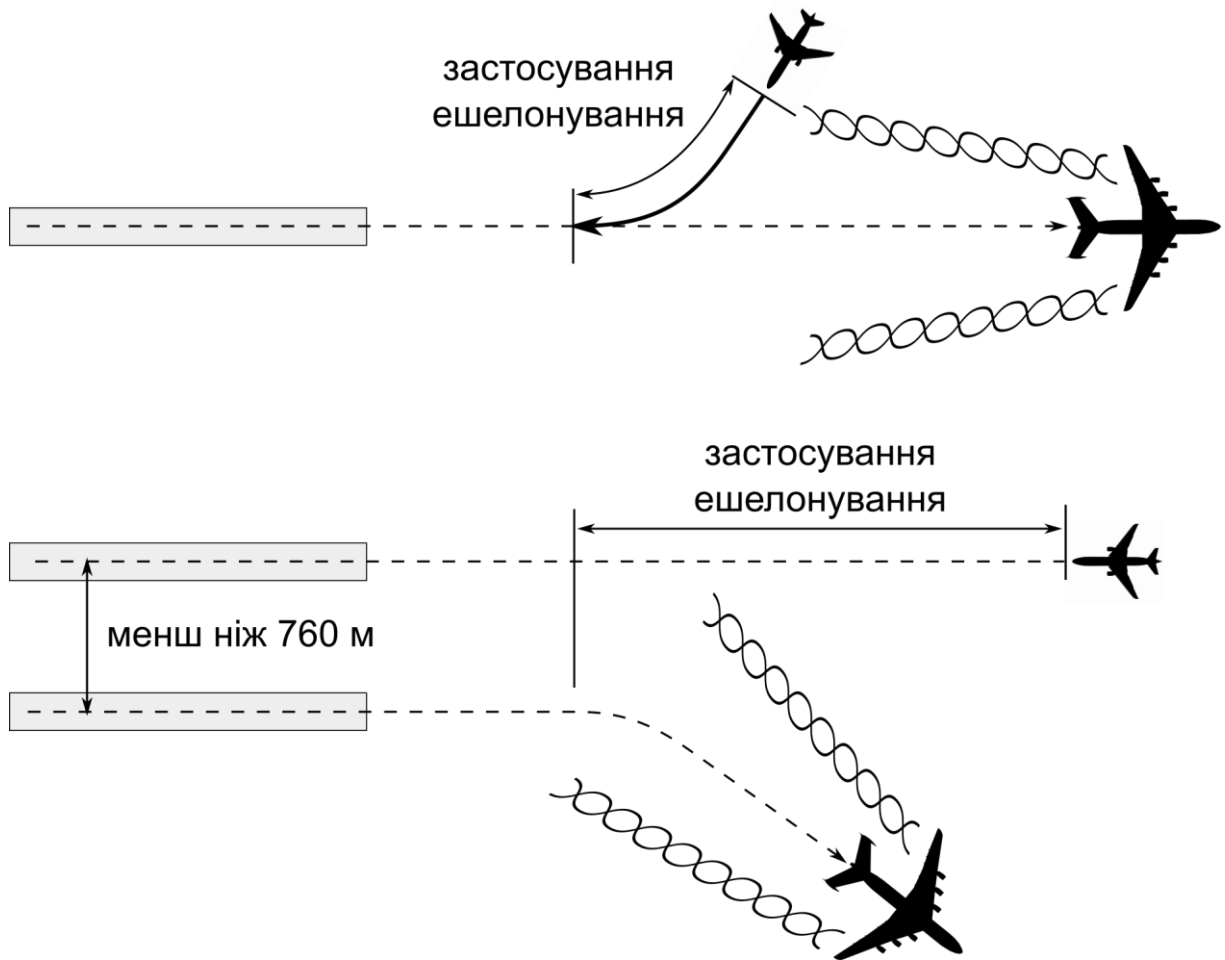


Рисунок 50 Мінімуми ешелонування, що пов'язані з турбулентністю у сліді для повітряних суден, що здійснюють посадку з протилежного напрямку (пункт 13 глави 18 розділу V)

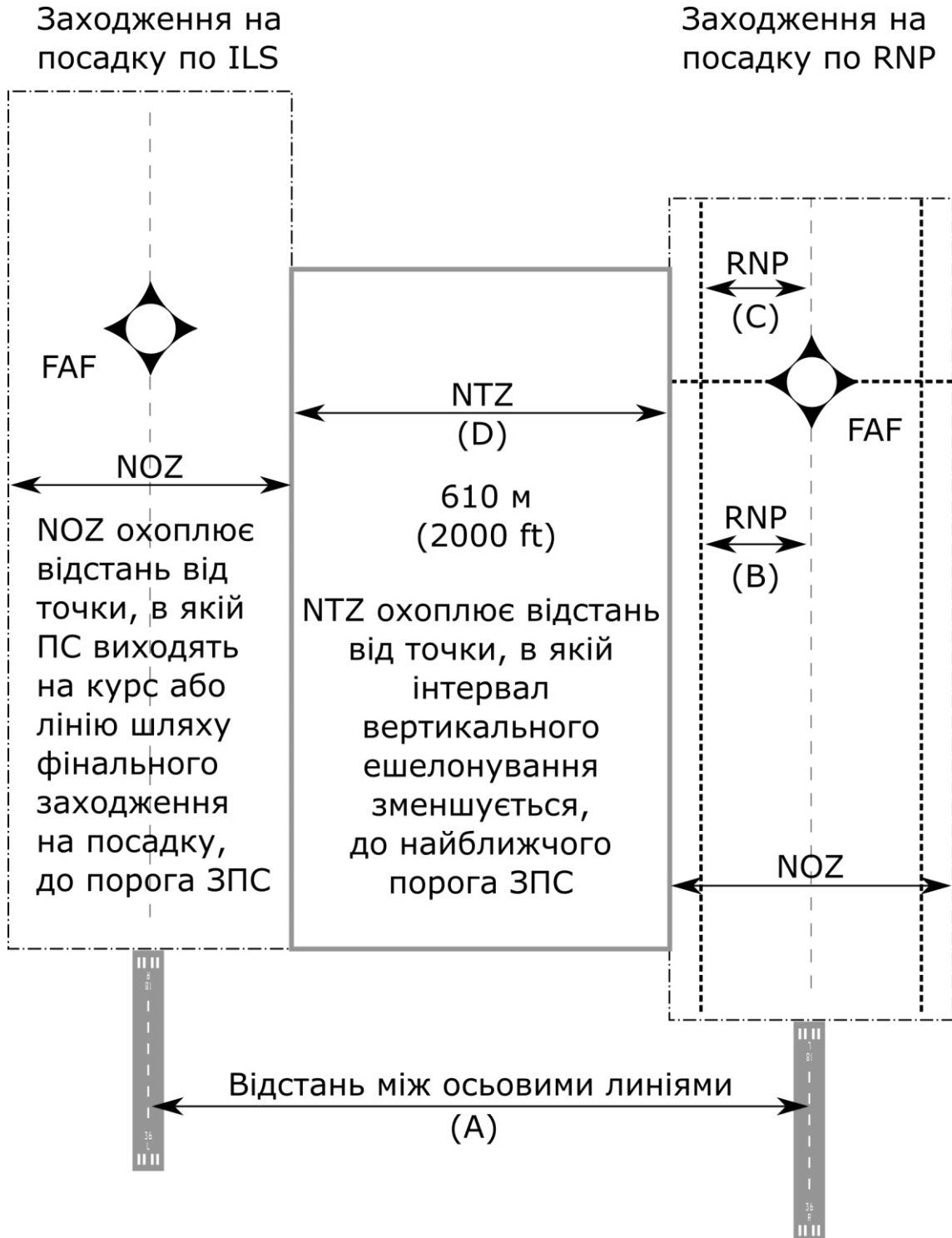


Рисунок 51 Відстань між осьовими лініями, NTZ та NOZ
(пункт 6 глави 6 розділу VI)

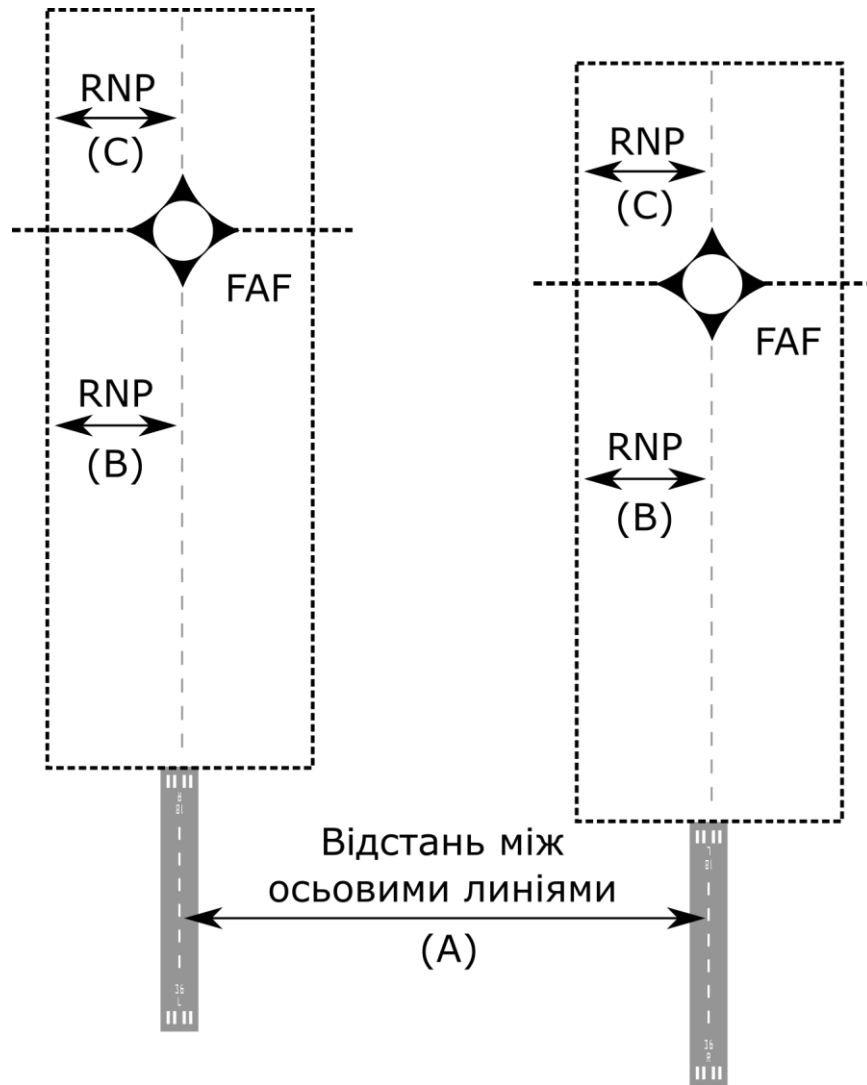


Рисунок 52 Значення RNP та відстань між осьовими лініями (підпункт 4 пункту 18 глави 6 розділу VI)

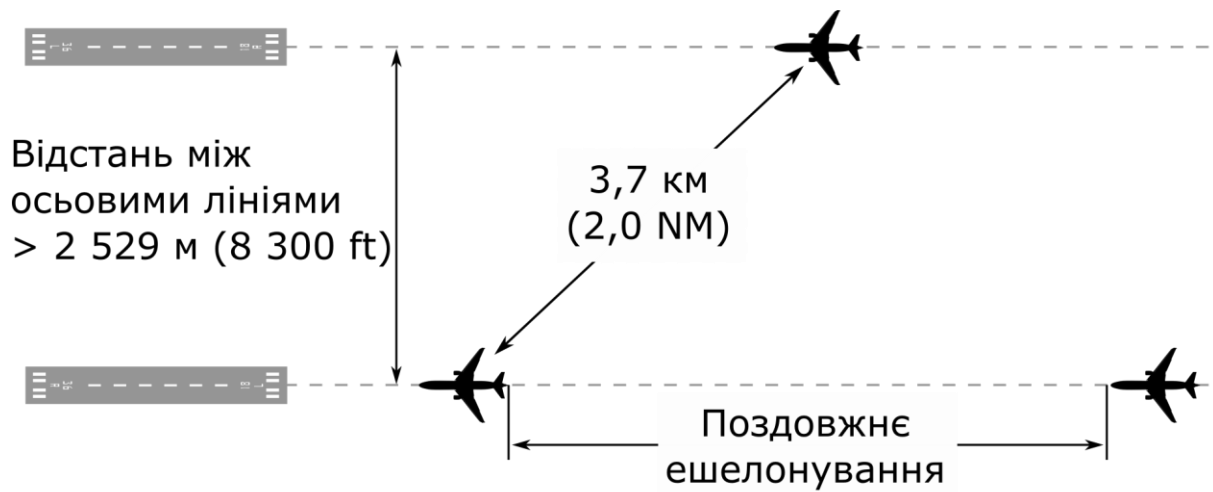


Рисунок 53 Діагональне ешелонування для відстані між осьовими лініями, що перевищує 2529 м (8300 футів) (підпункт 1 пункту 21 глави 6 розділу VI)

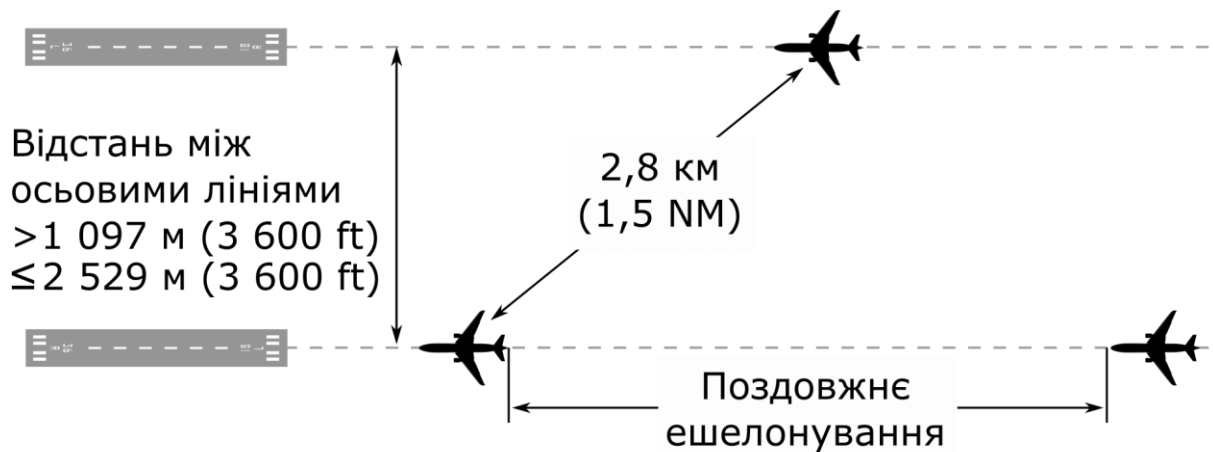


Рисунок 54 Діагональне ешелонування для відстані між осьовими лініями, що перевищує 1097 м (3600 футів), але менше або дорівнює 2529 м (8300 футів) (підпункт 2 пункту 21 глави 6 розділу VI)

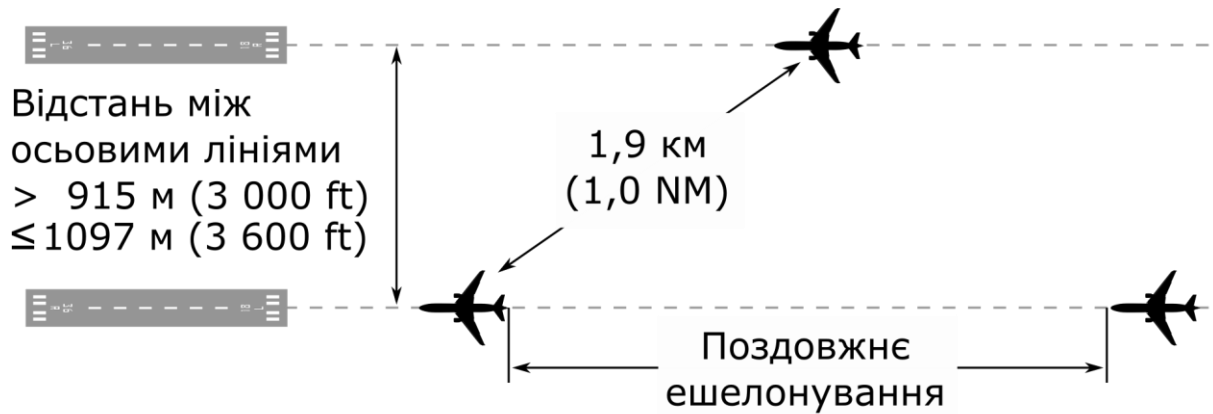


Рисунок 55 Діагональне ешелонування для відстані між осьовими лініями, що перевищує 915 м (3600 футів), але менше або дорівнює 1097 м (8300 футів) (підпункт 3 пункту 21 глави 6 розділу VI)

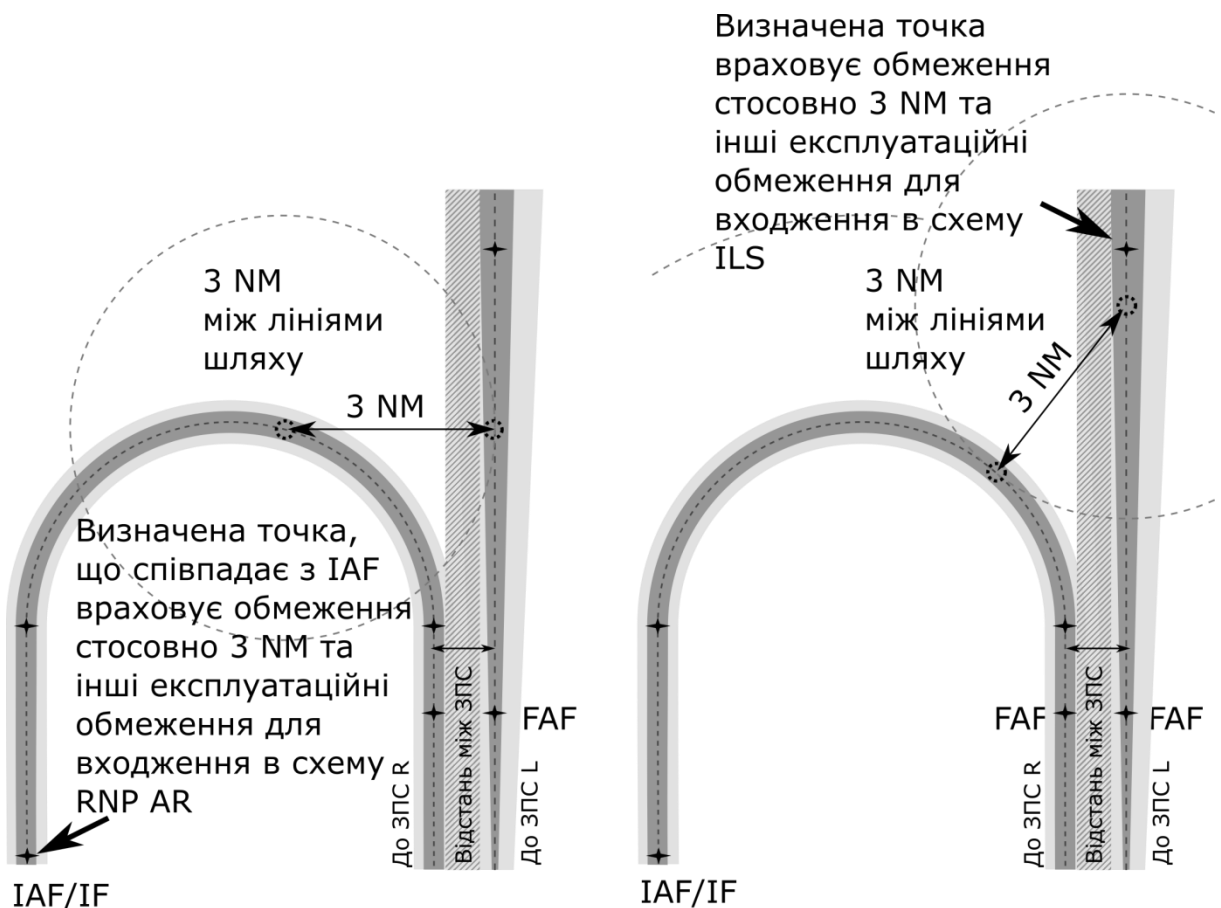


Рисунок 56 Концепція «повітряного судна, що увійшло до схеми RNP AR APCH» (приклад RNP AR APCH точного заходження на посадку з мінімумом ешелонування 3 NM) (підпункт 2 пункту 23 глави 6 розділу VI)

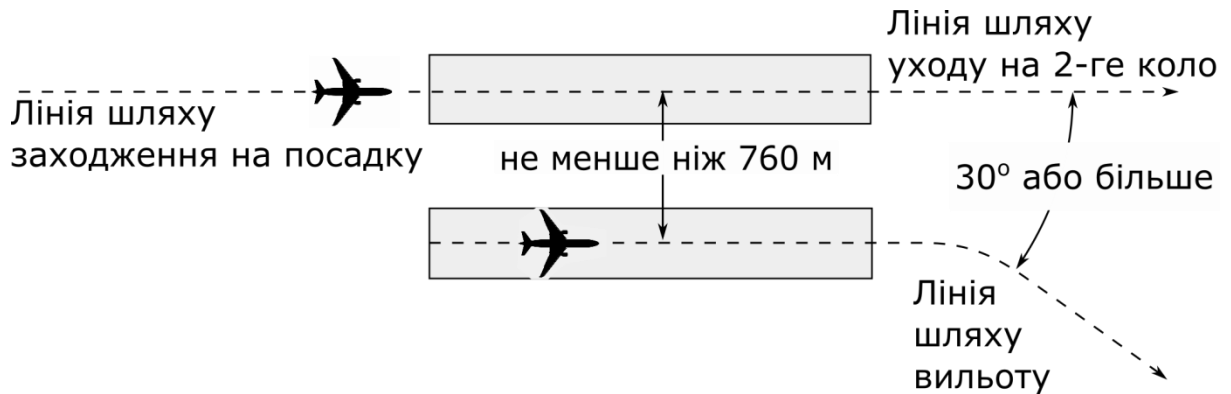
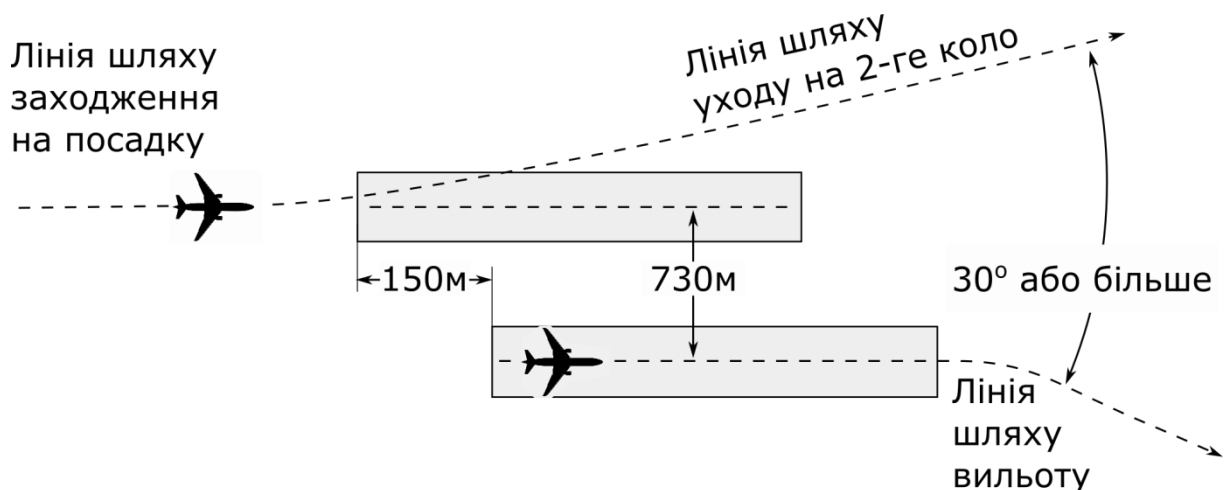


Рисунок 57 Відокремлені паралельні операції
(підпункт 2 пункту 30 глави 6 розділу VI)



Примітка: При уході на друге коло важкого реактивного повітряного судна слід застосовувати мінімуми ешелонування, що враховують вплив турбулентності в сліді, або, як альтернативний варіант, застосовувати заходи, щоб важке реактивне повітряне судно не випередило повітряне судно, що вилітає із сусідньої паралельної ЗПС.

Рисунок 58 Відокремлені паралельні операції на ЗПС, зміщених у напрямку повітряного судна, що прибуває
(пункт 31 глави 6 розділу VI)

Продовження додатку 3

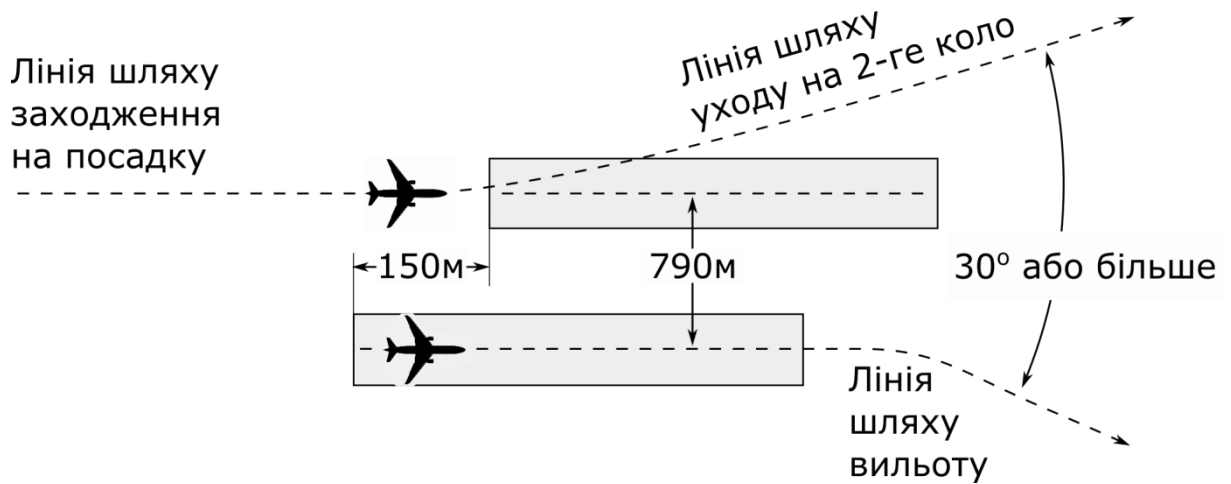


Рисунок 59 Відокремлені паралельні операції на ЗПС, зміщених у напрямку від повітряного судна, що прибуває (пункт 31 глави 6 розділу VI)

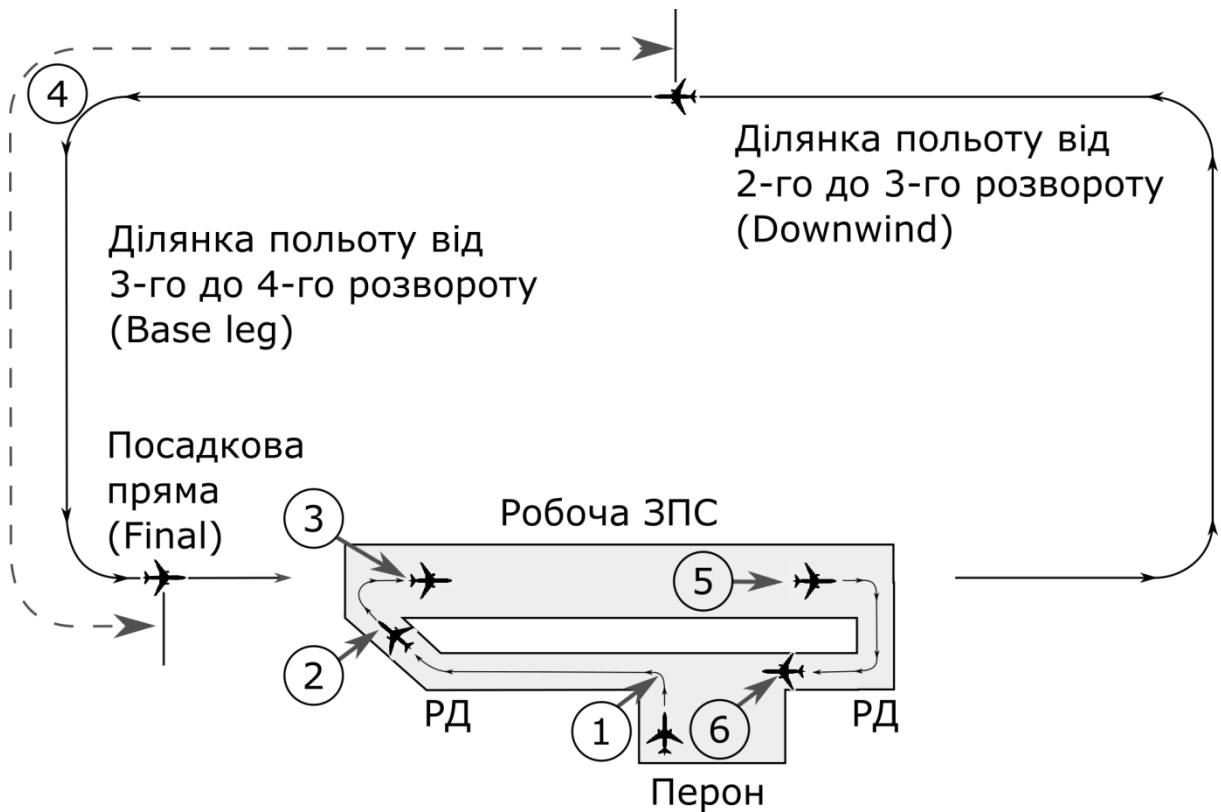


Рисунок 60 Встановлені позиції повітряного судна у зоні видимості аеродромної диспетчерської вишки (пункт 2 глави 5 розділу VII)

Місця, в яких повинні знаходитись ПС, що здійснило посадку (А) або ПС, що вилітають (В або С) до того, як ПС, що прибуває може бути надано дозвіл на перетин робочої ЗПС, або ПС, що вилітає може бути надано дозвіл на зліт, якщо інше не передбачено у випадках, наведених у главах 7 та 8 розділу VII.

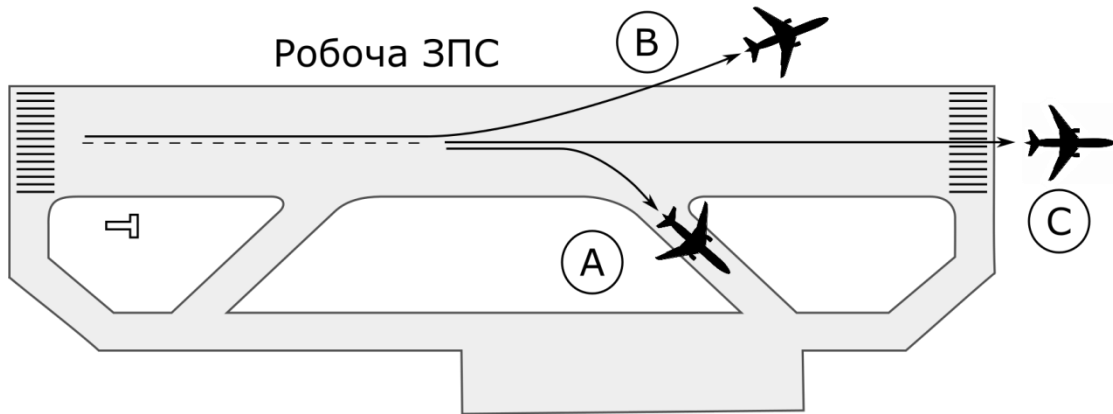
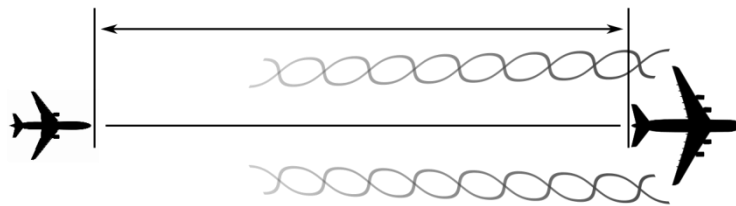
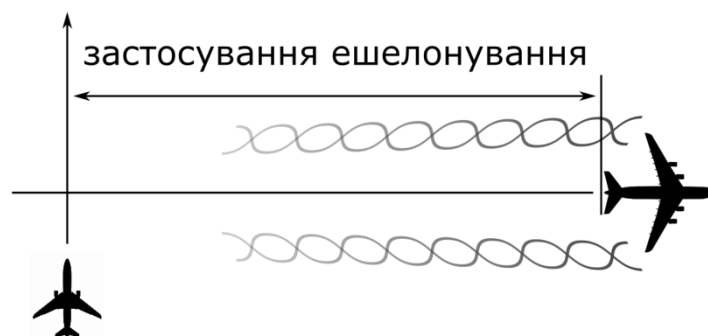


Рисунок 61 Ешелонування повітряних суден, що вилітають та прибувають (пункт 2 глави 7, пункт 1 глави 8 розділу VII)

застосування ешелонування



а) повітряне судно прямує безпосередньо за іншим повітряним судном



а) повітряне судно перетинає слід іншого повітряного судна

Рисунок 62 Повітряне судно прямує безпосередньо за іншим повітряним судном (пункт 22 глави 18 розділу VIII)

Додаток 4
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(розділи V-VI)

ТАБЛИЧНІ ПОЯСНЕННЯ

Таблиця 1 Бічне ешелонування для ПС, які виконують політ
з використанням VOR та GNSS
(до підпунктів 3 та 4 пункту 3 глави 5 розділу V)

	ПС 1: VOR або GNSS	
	ПС 2: GNSS	
Кутова різниця між треками замірена від загальної точки (градуси)	FL010 – FL190 Відстань від загальної точки	FL200 – FL600 Відстань від загальної точки
15 - 135	27,8 км (15 NM)	43 (23 NM)

1. Відстані, що зазначені в таблиці, є горизонтальними відстанями. При використанні прийомної антени DME для забезпечення інформації про дальність необхідно брати до уваги, що відстань від джерела сигналу DME до ПС є похила відстань, горизонтальна відстань буде меншою на величину, що залежить від куту нахилу.

2. Величини, що зазначені в таблиці взяті з базової таблиці величин, що були отримані з аналізу ризику зіткнення. Базова таблиця для ешелонування ПС, які виконують політ з використанням засобів GNSS та VOR міститься у Cir 322 «Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima based on VOR Separation Minima» ICAO, який може

використовуватись для отримання більш докладнішої інформації, а також інших значень кутових різниць та відстаней ешелонування.

3. Величини, що зазначені в таблиці, враховують відстані від загальної точки, що охоплюють зону теоретичного розвороту для розворотів з використанням точок «fly-by», як це зазначено в розділі 3.2.5.4. документу EUROCAE ED-75B/DO-236B «Minimum Aviation System Performance Standard: Required Navigation Performance for Air Navigation», та проміжних розворотів з фіксованим радіусом, як це визначено в Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO.

4. Інструктивний матеріал щодо впровадження бічного ешелонування з використанням GNSS наведено у Cir 322 «Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima Based on VOR Separation Minima» ICAO.

Таблиця 2 Бічне ешелонування для ПС, що виконують політ за паралельними треками/маршрутами ОПП або за треками/маршрутами ОПП, що не перетинаються (до пункту 12 глави 5 розділу V)

Мінімальна відстань між треками		Вимоги до характеристик			Додаткові вимоги
Повітряний простір, в якому процедуру SLOP не застосовують або застосовують на відстань не більше ніж 0,5 NM	Повітряний простір, в якому процедуру SLOP застосовують на відстань не більше ніж 2 NM	Навігація	Зв'язок	Спостереження	
93 км (50 NM)	93 км (50 NM)	RNAV 10 (RNP 10) RNP 4 RNP 2	Види зв'язку окрім прямого мовного ДВЧ зв'язку «диспетчер – пілот»		
37 км (20 NM)	42,6 км (23 NM)	RNP 4 RNP 2	RCP 240	RSP 180	Моніторинг відповідності

					повинен бути забезпечено шляхом встановлення контракту ADS-C за подією, який визначатиме випадок зміни у бічному відхилені з максимальним порогом 5 NM та випадок зміни точки шляху
37 км (20 NM)	42,6 км (23 NM)	RNP 2 або обладнання GNSS	Види зв'язку окрім прямого мовного ДВЧ зв'язку «диспетчер – пілот»		У випадках, коли одне ПС набирає висоту або знижується із перетином ешелону польоту іншого ПС, що виконує горизонтальний політ

27,8 км (15 NM)	не застосовується	RNP 2 або обладнання GNSS	Прямий мовний ДВЧ зв'язок «диспетчер – пілот»		
16,7 км (9 NM)	не застосовується	RNP 4 RNP 2	RCP 240	RSP 180	У випадках, коли одне ПС набирає висоту або знижується із перетином ешелону польоту іншого ПС, що виконує горизонтальний політ
13 км (7 NM)	не застосовується	RNP 2 або обладнання GNSS	Прямий мовний ДВЧ зв'язок «диспетчер – пілот»		У випадках, коли одне ПС набирає висоту або знижується із перетином ешелону польоту іншого ПС, що виконує горизонтальний політ

1. Інструктивний матеріал щодо впровадження навігаційної здатності для витримання зазначених вище мінімумів бічного ешелонування наведено у Doc 9613 «Performance-based Navigation (PBN) Manual» ICAO. Інформація щодо впровадження зазначених вище мінімумів бічного ешелонування наведено у Cir 341 «Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima» ICAO.
2. Інструктивний матеріал щодо впровадження здатності зв'язку та спостереження для підтримки зазначених вище мінімумів бічного ешелонування наведено у Doc 9869 «Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» та у Doc 10037 «Global Operational Data Link (GOLD) Manual» ICAO.
3. Зазначення в плані польоту відповідного обладнання та можливостей стосовно використання GNSS наведено у додатку 1 до цих Авіаційних правил.
4. Детальна інформація, що стосується процедур SLOP міститься у главі 5 розділу 16 цих Авіаційних правил.

Таблиця 3 Критерії системи спостереження ОПР для різних відстаней між осьовими лініями паралельних ЗПС для незалежних та залежних паралельних заходжень на посадку
(до підпункту 1 пункту 6, підпункту 3 пункту 18 глави 6 розділу VI)

Відстань між осьовими лініями ЗПС	Критерії системи спостереження ОПР
Для незалежних паралельних заходжень на посадку	
<p>Менше 1 310 м (4 300 ft), але не менше, ніж 1 035 м (3 400 ft)</p>	<p>1. Мінімальна точність для систем спостереження ОПР:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) для ВОРЛ азимутальна точність складає 0,06° (1 σ); 2) для MLAT або ADS-B точність складає 30 м (100 ft). <p>2. Період оновлення інформації складає 2,5 с або менше.</p> <p>3. Наявність індикатора високої роздільної здатності, що забезпечує прогнозування місцеположення та сигналізації про відхилення.</p>
<p>Менше, ніж 1 525 м (5 000 ft), але не менше, ніж 1 310 м (4 300 ft)</p>	<p>1. Системи спостереження з іншими, ніж зазначено вище, характеристиками технічних специфікацій, але які еквівалентні або кращі, ніж:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) для ВОРЛ мінімальна азимутальна точність складає 0,3° (1 σ); 2) для MLAT або ADS-B характеристики ефективності на рівні показників обладнання ВОРЛ або перевищують їх; <p>2. Період оновлення інформації складає 5 с або менше.</p> <p>3. Коли визначено відсутність негативного впливу на безпеку виконання польотів.</p>

1 525 м (5 000 ft) або більше	1. Мінімальна азимутальна точність ВОРЛ складає $0,3^\circ$ (1 σ) або для MLAT або ADS-B характеристики ефективності на рівні показників обладнання ВОРЛ або перевищують їх. 2. Період оновлення інформації складає 5 с або менше.
Для залежних паралельних заходжень на посадку	
915 м (3 000 ft) або більше	1. Мінімальна азимутальна точність ВОРЛ складає $0,3^\circ$ (1 σ) або для MLAT або ADS-B характеристики ефективності на рівні показників обладнання ВОРЛ або перевищують їх. 2. Період оновлення інформації складає 5 с або менше.

Таблиця 4 Комбінації процедур заходження на посадку за приладами, які застосовуються для незалежного паралельного заходження на посадку на паралельні ЗПС (до підпункту 2 пункту 6 глави 6 розділу VI)

Процедура заходження на посадку	Умови застосування (сукупно)
Процедура точного заходження на посадку	
За винятком зазначеної нижче процедури, процедура заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV), що передбачає застосування навігаційної специфікації RNP AR APCH	<p>1. Значення RNP для відстані B та значення RNP для відстані C, якщо цей сегмент заходження на посадку знаходиться в межах мінімуму горизонтального ешелонування паралельного заходження на посадку, не перевищує однієї чверті відстані між осьовими лініями A (рисунок 57, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).</p> <p>2. Значення RNP для відстані B та значення RNP для відстані C, якщо цей сегмент заходження на посадку знаходиться в межах мінімуму горизонтального ешелонування паралельного заходження на посадку, не перевищує $(A-D)/2$ (рисунок 57, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).</p>
Процедура APV, що передбачає застосування	1. Відповідна задокументована оцінка з безпеки польотів свідчить щодо можливості

<p>навігаційної специфікації RNP APCH або RNP AR APCH</p>	<p>забезпечення прийняттого рівня безпеки польотів.</p> <p>2. Операції затверджені повноважним органом з питань цивільної авіації.</p> <p>3. Під час звичайних польотів заходження на посадку за приладами забезпечено захистом NTZ від порушення</p>
<p>Для забезпечення доказів безпеки виконання процедури APV з використанням навігаційних специфікацій RNP APCH або RNP AR APCH під час одночасного заходження на посадку можуть бути розглянуті:</p> <ul style="list-style-type: none"> ризик зіткнення, спричинений звичайними та остаточними незвичайними помилками; вірогідність хибних спрацювань ACAS під час нормальних операцій; небезпека потрапляння у супутній слід; моніторинг та наявний рівень систем автоматизації; управління базою даних; введення даних в FMS та відповідне навантаження екіпажу ПС; вплив метеорологічних умов та інших зовнішніх факторів; навчання персоналу та опубліковані процедури ОПР по припиненню операцій. <p>Коли диспетчер УПР спостерігає, що ПС не виконує розворот в точці розвороту, або ПС продовжує перебувати на треку, що перетинатиме зону NTZ, він повинен надати вказівку негайно повернутися на коректний трек.</p>	

Таблиця 5 Комбінації процедур заходження на посадку за приладами, які застосовуються для залежного паралельного заходження на посадку на паралельні ЗПС

(до підпункту 4 пункту 18 глави 6 розділу VI)

Процедура заходження на посадку	Умови застосування (сукупно)
Процедура точного заходження на посадку	
Процедура заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV), що передбачає застосування навігаційної специфікації RNP AR APCH	<p>1. Значення RNP для відстані B та значення RNP для відстані C, якщо цей сегмент заходження на посадку знаходиться в межах мінімуму горизонтального ешелонування паралельного заходження на посадку, не перевищує однієї чверті відстані між осьовими лініями A</p> <p>(рисунок 58, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил).</p>
Процедура APV, що передбачає застосування навігаційної специфікації RNP AR APCH, що не відповідає умовам, наведеним вище, або навігаційній специфікації RNP APCH	<p>1. Відповідна задокументована оцінка з безпеки польотів свідчить щодо можливості забезпечення прийняттого рівня безпеки польотів.</p> <p>2. Виконання операцій затверджено уповноваженим органом з питань цивільної авіації.</p>

Для забезпечення доказів безпеки виконання процедури APV з використанням навігаційних специфікацій RNP APCH або RNP AR APCH під час одночасного заходження на посадку можуть бути розглянуті:

- ризик зіткнення, спричинений звичайними та остаточними незвичайними помилками;
- вірогідність хибних спрацювань ACAS під час нормальних операцій;
- небезпека потрапляння у супутній слід;
- моніторинг та наявний рівень систем автоматизації;
- управління базою даних;
- введення даних в FMS та відповідне навантаження екіпажу ПС;
- вплив метеорологічних умов та інших зовнішніх факторів;
- навчання персоналу та опубліковані процедури ОПР по припиненню операцій.

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(пункти 9, 11, 14 глави 12 розділу IV,
пункт 31 глави 9 розділу XI)

Інструкції по передачі донесень з борту ПС каналами мовного зв'язку

1. Форма AIREP SPECIAL

Графа	Параметр	Передати по радіотелефону, якщо доцільно
-	Індекс типу повідомлення Спеціальне донесення з борту	AIREP SPECIAL

Розділ 1	1.	Ідентифікація ПС	(радіотелефонний позивний ПС)
	2.	Місцезнаходження	«МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ» (POSITION) (широта та довгота) «НАД» (OVER) (основна точка) «НА ТРАВЕРЗІ» (ABEAM) (основна точка) (основна точка) (пеленг) (відстань)
	3.	Час	(час)
	4.	Рівень	«ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ» (FLIGHT LEVEL) (номер) або (число) «МЕТРІВ» (METERS) або «ФУТІВ» (FEET) «НАБІР ВИСОТИ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ» (CLIMBING TO CRUISING LEVEL) (номер) або (число) «МЕТРІВ» (METERS) або «ФУТІВ» (FEET) «ЗНИЖЕННЯ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ» (DESCENDING TO FLIGHT LEVEL)) (номер) або (число) «МЕТРІВ» (METERS) або «ФУТІВ» (FEET)

	5.	Наступне місцеположення та розрахунковий час його прольоту	(місцеположення) (час)
	6.	Наступна основна точка	(місцеположення) «НАСТУПНА» (NEXT)
Розділ 2	7.	Розрахунковий час прибуття	(аеродром) (час)
	8.	Запас палива	«ЗАПАС ПАЛИВА» (ENDURANCE) (години та хвилини)
Розділ 3	9.	Явища погоди, що спостерігають та які є предметом спеціального донесення з борту ПС:	
		помірна турбулентність	«ТУРБУЛЕНТНІСТЬ ПОМІРНА» (TURBULENCE MODERATE)
		сильна турбулентність	«ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СИЛЬНА» (TURBULENCE SEVERE)
		помірне обледеніння	«ОБЛЕДЕНІННЯ ПОМІРНЕ» (ICING MODERATE)
		сильне обледеніння	«ОБЛЕДЕНІННЯ СИЛЬНЕ» (ICING SEVERE)
		сильна гірська хвиля	«ГІРСЬКА ХВИЛЯ СИЛЬНА» (MOUNTAINWAVE SEVERE)
		грози без граду	«ГРОЗИ» (THUNDERSTORMS)
		грози з градом	«ГРОЗИ З ГРАДОМ» (THUNDERSTORMS WITH HAIL)
		сильна пилова буря	«ПИЛОВА БУРЯ СИЛЬНА» (DUSTSTORM HEAVY) або
		сильна піщана буря	«ПІЩАНА БУРЯ СИЛЬНА» (SANDSTORM HEAVY)

хмара вулканічного попелу	«ХМАРА ВУЛКАНІЧНОГО ПОПЕЛУ» (VOLCANIC ASH CLOUD)
вулканічна діяльність, що передує виверженню, або вулканічне виверження	«ВУЛКАНІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЩО ПЕРЕДУЄ ВИВЕРЖЕННЮ» (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)
Ефективність гальмування на ЗПС:	
Добра	«ДОБРА» (GOOD)
Від середньої до доброї	«ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ДОБРОЇ» (GOOD TO MEDIUM)
Середня	«СЕРЕДНЯ» (MEDIUM)
Від середньої до поганої	«ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ» (MEDIUM TO POOR)
Погана	«ПОГАНА» (POOR)
Дуже погана	«ДУЖЕ ПОГАНА» (LESS THAN POOR)

2. Інструкція щодо передач донесень з борту ПС засобами мовного зв'язку

Розділ 1 є обов'язковим для донесень про місцезнаходження та спеціальних донесень з борту ПС.

Розділ 2 додають, повністю або частково, тільки тоді, коли це вимагається експлуатантом або його призначеним представником, або коли командир ПС вважає це необхідним;

Розділ 3 включають до спеціальних донесень з борту ПС.

Спеціальні спостереження з борту ПС проводяться у випадку, коли мають місце або спостерігаються будь-які явища, перелічені у розділі 3. Пункти 1-4 розділу 1 і відповідне явище з розділу 3, вимагаються від усіх пілотів ПС. Такі явища, як помірна турбулентність, град, купчасто-дощові хмари, зазначені у пункті 5 глави 12 розділу IV цих Авіаційних правил передають тільки з борту надзвукового транспорту на трансзвукових і надзвукових рівнях польоту.

У випадку спеціальних донесень з борту ПС, які містять інформацію про вулканічну діяльність, після польоту заповнюють форму VAR спеціального донесення з борту стосовно вулканічної діяльності, зі зазначенням всіх елементів, що спостерігалися у визначеному порядку у відповідних місцях форми VAR.

Спеціальні донесення з борту ПС мають бути передані якнайшвидше після того, як з'явилися метеорологічні умови, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС.

Якщо метеорологічні умови/явища, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС, спостерігають під час або незадовго до часу або місця, де має бути зроблене чергове донесення, замість цього має бути надано спеціальне донесення з борту ПС.

Пункти донесення з борту ПС передають в тому порядку, в якому вони перелічені у формі AIREP SPECIAL.

Розділ 1

Ідентифікатор повідомлення. До «AIREP» додають позначення «SPECIAL» для зазначення спеціального донесення з борту ПС.

Пункт 1 – Ідентифікація ПС

Передають радіотелефонний позивний ПС як зазначено у пунктах 33-34 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил.

Пункт 2 - Місцезнаходження.

Зазначають місцезнаходження по широті (градуси – двозначними числами або градуси і хвилини – чотиризначними цифрами, за якими слідує слово «ПІВНІЧНОЇ» (NORTH) або «ПІВДЕННОЇ» (SOUTH) і довготу (градуси – тризначними числами або градуси і хвилини – п'ятизначними числами, за якими слідує слово «СХІДНОЇ» (EAST) або «ЗАХІДНОЇ» (WEST), або зазначають основну точку маршруту, ідентифіковану кодованим позначенням (від 2 до 5 символів), або зазначають основну точку маршруту, за якою слідує магнітний пеленг (3 цифри) і відстань у морських милях від вказаної основної точки.

Наприклад:

4620 ПІВДЕННОЇ 03405 СХІДНОЇ;

SR (SIERRA ROMEO);

GOBLI;

DNP (DELTA NOVEMBER PAPA) 180 ГРАДУСІВ 40 МИЛЬ.

У зручному випадку перед основною точкою використовують фразу «НА ТРАВЕРЗІ» (ABEAM).

Пункт 3 - Час.

За винятком випадків, коли регіональні аеронавігаційні угоди прописують вживання часу у хвилинах останньої години (2 цифри), час повідомляється у годинах і хвилинах UTC (4 цифри). Час, який передають, має бути фактичним часом прольоту ПС конкретного місцезнаходження, а не час

формування або передачі донесення. У випадках спеціальних донесень з борту ПС час повідомляється у годинах і хвилинах UTC.

Пункт 4 – Ешелон польоту або абсолютна висота.

Ешелон польоту повідомляють за допомогою 3-х чисел (наприклад, «ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ 280» (FLIGHT LEVEL 310), при встановленні на висотомірі стандартного тиску. При встановленні висотоміру за тиском QNH абсолютна висота передається у метрах (за цифровим значенням використовується слово «МЕТРИВ» (METERS) або в футах (в цьому випадку за цифровим значенням використовується слово «ФУТИВ» (FEET)). При наборі висоти або зниженні після прольоту основної точки вказують відповідно слово «НАБІР ДО» (CLIMBING) (після якого вказується номер ешелону польоту) або «ЗНИЖЕННЯ ДО» (DESCENDING) (після якого вказують номер ешелону польоту).

Пункт 5 – Наступне місцезнаходження та розрахунковий час.

Повідомляють наступну точку донесення та прогнозний час над цією точкою донесення або повідомляють про розрахункове місцезнаходження, яке буде досягнуто через годину, відповідно до діючих процедур звітності про місцезнаходження. Використовують домовленості щодо даних, вказані у пункті 2. Повідомляють розрахунковий час прольоту даного місцезнаходження.

За винятком випадків, коли регіональні аеронавігаційні угоди прописують вживання часу у хвилинах останньої години (2 цифри), час передається у годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Пункт 6 – Наступна основна точка маршруту.

Після повідомлення наступного місцезнаходження та розрахункового часу прольоту повідомляють наступну основну точку.

Розділ 2

Пункт 7 – Розрахунковий час прибуття.

Зазначають назву аеродрому першої передбачуваної посадки, для якого слід розрахувати час прибуття на цей аеродром в годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Пункт 8 – Залишок палива.

Використовуючи спочатку слово «ЗАПАС ПАЛИВА» (ENDURANCE) зазначають максимальну тривалість польоту з існуючим запасом палива в годинах і хвилинах (4 цифри).

Розділ 3

Пункт 9 – Метеорологічні явища/умови, які потребують спеціального донесення з борту ПС.

Повідомляється про одне з наступних метеорологічних явищ/умов, що спостерігають:

Помірна турбулентність як
ТУРБУЛЕНТНІСТЬ ПОМІРНА» (TURBULENCE MODERATE)

Сильна турбулентність як
«ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СИЛЬНА» (TURBULENCE SEVERE)

Застосовують наступні критерії:

Помірна турбулентність – умови, в яких можуть відбутися помірні зміни в положенні та/або висоті ПС, але ПС залишається в стані позитивного контролю в будь-який час. Як правило, можуть виникати невеликі зміни в швидкості ПС. Зміни в показаннях акселерометра від 0,5 до 1,0 g в центрі ваги ПС. Труднощі при ходьбі. Особи, що знаходяться на борту ПС відчують притискання ременів безпеки. Вільні об'єкти пересуваються.

Сильна турбулентність – умови, в яких відбуваються різкі зміни в положенні та/або висоті ПС; ПС може перебувати поза контролем протягом коротких періодів часу. Зазвичай спостерігаються великі коливання швидкості літака. Зміни в показаннях акселерометра більше 1,0 g в центрі ваги ПС. Особи, що знаходяться на борту ПС відчують сильне притискання ременів безпеки. Вільні об'єкти кидає з боку в бік.

Помірне обледеніння як
«ОБЛЕДЕНІННЯ ПОМІРНЕ» (ICING MODERATE)

Сильне обледеніння як
«ОБЛЕДЕНІННЯ СИЛЬНЕ» (ICING SEVERE)

Застосовують наступні критерії:

Помірне - умови, в яких зміна курсу та/або абсолютної висоти вважається бажаним.

Сильне - умови, в яких вважають за необхідне негайно змінити курс та/або абсолютну висоту.

Сильна гірська хвиля як
«ГІРСЬКА ХВИЛЯ СИЛЬНА» (MOUNTAINWAVE SEVERE)

Застосовують наступні критерії:

Гірська хвиля сильна – умови, в яких супутній низхідний потік становить 3 м/с (600 ft/min) або більше та/або виникає сильна турбулентність.

Грози без граду як
«ГРОЗИ» (THUNDERSTORMS)

Грози з градом як
«ГРОЗИ З ГРАДОМ» (THUNDERSTORMS WITH HAIL)

Застосовують наступні критерії:

Повідомляють тільки про грози, які:

приховані імлою;

замасковані в хмарності;

розташовані на значному просторі;

утворюють лінію шквалу.

Сильна пилова буря як
«ПИЛОВА БУРЯ СИЛЬНА» (DUSTSTORM HEAVY)

Сильна піщана буря як
«ПІЩАНА БУРЯ СИЛЬНА» (SANDSTORM HEAVY)

Хмара вулканічного попелу як
«ХМАРА ВУЛКАНІЧНОГО ПОПЕЛУ» (VOLCANIC ASH CLOUD)

Вулканічна діяльність, що передує виверженню, або вулканічне виверження як

«ВУЛКАНІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЩО ПЕРЕДУЄ ВИВЕРЖЕННЮ» (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY) або

«ВУЛКАНІЧНЕ ВИВЕРЖЕННЯ» (VOLCANIC ERUPTION)

Застосовують наступні критерії:

Вулканічна діяльність, що передує виверженню у цьому контексті означає незвичайну та/або зростаючу вулканічну активність, яка може передувати виверженню вулкана.

У разі хмари вулканічного попелу, вулканічної діяльності, що передує виверженню, або вулканічному виверженню після польоту членом льотного екіпажу заповнюється міжнародна форма VAR спеціального донесення з борту ПС стосовно вулканічної діяльності.

Інформацію, зареєстровану у формі VAR спеціального донесення з борту ПС стосовно вулканічної діяльності не передають каналами радіозв'язку, але після прибуття на аеродром вона має бути доставлена експлуатантом або членом льотного екіпажу до аеродромного метеорологічного органу. Якщо неможливо доставити донесення до метеорологічного органу, заповнену форму надають у встановлене місце відповідно до місцевих домовленостей між метеорологічним органом, органом ОПР та експлуатантом.

3. Подальша передача метеорологічної інформації, отриманої за допомогою мовного зв'язку

Органи ОПП після отримання спеціальних донесень з борту ПС відразу передають їх метеорологічним органам, що здійснюють їх метеорологічне обслуговування. З метою забезпечення використання донесень з борту ПС в наземних автоматизованих системах, елементи таких донесень передають з використанням таких домовленостей щодо даних:

АДРЕСАТ. Вказується назва станції, що визивається та, при необхідності, ретрансляція, що вимагається.

ІНДЕКС ТИПУ ПОВІДОМЛЕННЯ. Вказують позначення ARS для спеціальних донесень з борту ПС.

Якщо донесення з борту ПС приймають та обробляють обладнанням для автоматичної обробки даних, яке не може обробити цей тип повідомлення, відповідно до пункту 13 глави 9 розділу XI цих Авіаційних правил, дозволяється використання іншого типу ідентифікатора при зазначенні можливості такої зміни регіональною аеронавігаційною угодою.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПС. Вказується ідентифікатор ПС, використовуючи домовленості щодо даних, визначені для пункту 7 плану польоту, без пробілу між позначенням експлуатанта та реєстраційним номером ПС або номером рейсу, якщо такий використовують.

Розділ 1

Графа 0 - МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ.

Зазначають місцеположення по широті (градуси – двозначними числами або градуси і хвилини – чотиризначними цифрами, за якими слідує символ N

Продовження додатку 5

або S і довготу (градуси – тризначними числами або градуси і хвилини – п'ятизначними числами, за якими слідує символ E або W, або зазначають основну точку маршруту, ідентифіковану кодованим позначенням (від 2 до 5 символів), або зазначають основну точку маршруту, за якою слідує магнітний пеленг (3 цифри) і відстань у морських милях від вказаної основної точки (3 цифри).

Наприклад:

4620N03405E;

SR;

GOBLI;

DNP180040.

У зручному випадку перед основною точкою використовують скорочення АВМ (на траверзі).

Графа 1 - TIME.

Вказують час у годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Графа 2 – ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ АБО АБСОЛЮТНА ВИСОТА.

Вказують літеру F, за якою йдуть 3 цифри (наприклад, F310), коли повідомляється ешелон польоту. Абсолютну висоту вказують в метрах з використанням літери M або в футах з використанням літер FT. Літери ASC вказують на набір висоти, літери DES вказують на зниження.

Розділ 3

Пункт 9 – МЕТЕОРОЛОГІЧНІ ЯВИЩА/УМОВИ, ЯКІ ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО ДОНЕСЕННЯ З БОРТУ ПС.

Повідомляють про одне з наступних метеорологічних явищ/умов, що спостерігаються:

помірна турбулентність як	TURB MOD;
сильна турбулентність як	TURB SEV;
помірне обледеніння як	ICE MOD;
сильне обледеніння як	ICE SEV;
гроза без граду як	TS;
гроза з градом як	TSGR;
сильна гірська хвиля як	MTW SEV;
сильна пилова буря як	HYV DS;
сильна піщана буря, як	HVY SS;
хмара вулканічного попелу як	VA CLD;
вулканічна діяльність, що передуює виверженню, або вулканічне виверження як	VA;
град як	GR;
купчасто-дощові хмари як	CB.

ЧАС ПЕРЕДАЧІ – зазначають у випадку передання розділу 3.

4. Приклади передачі метеорологічної інформації, отриманої за допомогою мовного зв'язку

Явища погоди	Спеціальне донесення з борту	Повідомлення, складене органом ОНР для направлення відповідному метеорологічному органу
Грози з градом	<p>AIREP SPECIAL ЮКРЕЙН ІНТЕРНЕСНЛ ОДИН НУЛЬ ОДИН НАД RASIL ОДИН П'ЯТЬ ТРИ ШІСТЬ ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ ТРИ ОДИН НУЛЬ НАБІР ВИСОТИ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ ТРИ П'ЯТЬ НУЛЬ ГРОЗИ З ГРАДОМ</p> <p>AIREP SPECIAL UKRAINE INTERNATIONAL WUN ZERO WUN OVER RASIL ONE FIVE THREE SIX FLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO THUNDERSTORMS WITH HAIL</p>	ARS UIA101 RASIL 1536 F310 ASCF 350 TSGR
Сильна турбулентність	<p>SPECIAL АНТОНОВ ДВА СІМ ТРИ НАД ЛЬВІВ НУЛЬ ВІСІМ ЧОТИРИ ШІСТЬ ДВІ ТИСЯЧІ МЕТРІВ СИЛЬНА ТУРБУЛЕНТНІСТЬ</p> <p>ANTONOV TOO SEVen TREE OVER LVIV ZERO AIT FOWer SIX TWO TOUSAND METER* TURBULENCE SEVERE</p>	ARS ADB273 LIV 0846 2000M TURB SEV

* ПС виконує політ за тиском QNH

5. Форма спеціального донесення з борту ПС щодо вулканічної діяльності (зразок VAR)

Зразок VAR використовують для післяпольотного повідомлення.

ДОНЕСЕННЯ ЩОДО ВУЛКАНІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Донесення з борту надзвичайно важливі для оцінки небезпек, що створюються хмарами вулканічного попелу для польотів повітряних суден.
Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash clouds presents to aircraft operations.

Експлуатант OPERATOR		Ідентифікація ПС (як зазначено у плані польоту) A/C IDENTIFICATION (as indicated on flight plan)					
Командир ПС (PILOT-IN-COMMAND)							
Виліт з (DEP FROM):	Дата (DATE):	Час (TIME), UTC:	Прибуття у (ARR AT):	Дата (Date):	Час (Time), UTC:		
Адресат (ADDRESSEE)			AIREP SPECIAL				
Пункти 1-8 мають передаватися негайно до органу ОПП, з яким встановлено зв'язок Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with							
1) Ідентифікація ПС (AIRCRAFT IDENTIFICATION)			2) Місцезнаходження (POSITION)				
3) Час (TIME)			4) Ешелон або абсолютна висота польоту (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE)				
5) Вулканічна діяльність, що спостерігається (місцезнаходження або пеленг, оцінювана висота хмар попелу та відстань від ПС VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)							
6) Температура повітря (AIR TEMPERATURE)			7) Вітер в точці (SPOT WIND)				
8) Додаткова інформація (SUPPLEMENTARY INFORMATION)			Інше (Other) _____				
Виявлено наявність SO ₂ SO ₂ detected			<input type="checkbox"/> так yes	<input type="checkbox"/> ні no	(короткий опис вулканічної діяльності зокрема розповсюдження хмари вулканічного попелу у вертикальному та горизонтальному напрямках та, за можливості, його зміщення, швидкість зростання тощо) (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
Виявлено попіл Ash encountered			<input type="checkbox"/> так yes	<input type="checkbox"/> ні no			
Після посадки заповнити пункти 9-16 та передати форму до метеорологічного органу визначеного відповідними місцевими домовленостями між таким метеорологічним органом та експлуатантом After landing complete items 9-16 then send form to a meteorological unit concerned according local arrangements between such meteorological unit and the operator concerned							
9) Щільність хмари попелу Density of Ash Cloud		<input type="checkbox"/>	(a) незначна (wispy)	<input type="checkbox"/>	(b) помірна (moderate dense)	<input type="checkbox"/>	(c) щільна (very dense)
10) Колір хмари попелу Colour of Ash Cloud		<input type="checkbox"/>	(a) білий (white)	<input type="checkbox"/>	(b) світло-сірий (light grey)	<input type="checkbox"/>	(c) темно-сірий (dark grey)
		<input type="checkbox"/>	(d) чорний (black)	<input type="checkbox"/>	(e) інший (other)		
11) Виверження Eruption		<input type="checkbox"/>	(a) безперервне (continuous)	<input type="checkbox"/>	(b) періодичне (intermittent)	<input type="checkbox"/>	(c) не спостерігається (not visible)
12) Місцезнаходження хмари Position of Activity		<input type="checkbox"/>	(a) верхівка (summit)	<input type="checkbox"/>	(b) схил (side)	<input type="checkbox"/>	(c) один кратер (single)
		<input type="checkbox"/>	(d) кілька кратерів (multiple)	<input type="checkbox"/>	(e) не спостерігається (not observed)		
13) Інші виявлені особливості виверження Other Observed Features of Eruption		<input type="checkbox"/>	(a) блискавки (lighting)	<input type="checkbox"/>	(b) світіння (glow)	<input type="checkbox"/>	(c) великі каміння (large rocks)
		<input type="checkbox"/>	(d) випадання попелу (ash fallout)	<input type="checkbox"/>	(e) грибовидна хмара (mushroom cloud)	<input type="checkbox"/>	(f) все зазначене (all)
14) Вплив на ПС Effect on Aircraft		<input type="checkbox"/>	(a) засоби зв'язку (communication)	<input type="checkbox"/>	(b) навігаційні системи (navigation systems)	<input type="checkbox"/>	(c) двигуни (engines)
		<input type="checkbox"/>	(d) приймач статичного тиску (pilot static)	<input type="checkbox"/>	(e) лобове скло (windscreen)	<input type="checkbox"/>	(f) вікна (windows)
15) Інші явища Other Effects		<input type="checkbox"/>	(a) турбулентність (turbulence)	<input type="checkbox"/>	(b) вогні св. Ельма (St. Elmo's fire)	<input type="checkbox"/>	(c) інший дим (other fumes)
16) Інша інформація (будь-яка інформація, що вважається важливою) Other Information (any information considered useful)							

Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(розділ XII)

I. Фразеологія радіообміну між екіпажем ПС та органом ОПР
з метою забезпечення ОПР

1. Загальна фразеологія

1. ОПИС РІВНІВ ПОЛЬОТУ	FLIGHT LEVEL (number); or <i>(number) METRES; or</i> <i>(number) FEET.</i>	ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ (число); або <i>(число) МЕТРІВ; або</i> <i>(число) ФУТІВ.</i>
2. ЗМІНА РІВНІВ, ДОПОВІДІ ТА ВЕРТИКАЛЬНІ ШВИДКОСТІ	1) CLIMB <i>(or</i> DESCEND); <i>followed as</i> <i>necessary by:</i> TO <i>(level);</i>	1) НАБИРАЙТЕ <i>(або</i> ЗНИЖУЙТЕСЬ) <i>після</i> <i>чого за необхідності</i> <i>вказується:</i> ДО <i>(рівень)</i>
1) ...вказівка набирати (знижуватися) до рівня в межах визначеної вертикальної площини	TO AND MAINTAIN BLOCK <i>(level) TO (level);</i> TO REACH <i>(level) AT (or</i> BY) <i>(time or significant</i> <i>point);</i> REPORT LEAVING <i>(or</i> REACHING, <i>or</i> PASSING) <i>(level);</i> AT <i>(number) METRES</i> PER SECOND <i>(or FEET</i>	ТА ВИТРИМУЙТЕ ВИСОТУ В ПРОМІЖКУ ВІД <i>(рівень) ДО (рівень);</i> ЩОБ ЗАЙНЯТИ <i>(рівень)</i> У <i>(або ДО) (час або</i> <i>основна точка);</i> ДОПОВІСТИ ЗВІЛЬНЕННЯ <i>(або</i> ЗАЙНЯТТЯ, <i>або</i> ПРОХОДЖЕННЯ) <i>(рівень);</i> З ВЕРТИКАЛЬНОЮ <i>(число) МЕТРІВ ЗА</i>

	PER MINUTE) [OR GREATER (<i>or</i> OR LESS)];	СЕКУНДУ (<i>або</i> ФУТІВ ЗА ХВИЛИНУ) [АБО БІЛЬШЕ (<i>або</i> МЕНШЕ)];
2) ... тільки для надзвукових повітряних суден	REPORT STARTING ACCELERATION (<i>or</i> DECELERATION).	ДОПОВІСТИ ПОЧАТОК ПРИСКОРЕННЯ (<i>або</i> УПОВІЛЬНЕННЯ).
	2) MAINTAIN AT LEAST (<i>number</i>) METRES (<i>or</i> FEET) ABOVE (<i>or</i> BELOW) (<i>aircraft call sign</i>);	2) ВИТРИМУЙТЕ ЩОНАЙМЕНШЕ (<i>число</i>) МЕТРІВ (<i>або</i> ФУТІВ) ВИЩЕ (<i>або</i> НИЖЧЕ) (<i>позивний ПС</i>);
	3) REQUEST LEVEL (<i>or</i> FLIGHT LEVEL <i>or</i> ALTITUDE) CHANGE FROM (<i>name of unit</i>) [AT (<i>time or significant point</i>)];	3) ЗАПИТАЙТЕ ЗМІНУ РІВНЯ (<i>або</i> ЕШЕЛОНУ <i>або</i> ВИСОТИ) ДО (<i>назва органу</i>) [В (<i>час або основна точка</i>)];
	4) STOP CLIMB (<i>or</i> DESCENT) AT (<i>level</i>);	4) ПРИПИНІТЬ НАБІР (<i>або</i> ЗНИЖЕННЯ) НА (<i>рівень</i>);
	5) CONTINUE CLIMB (<i>or</i> DESCENT) TO (<i>level</i>);	5) ПРОДОВЖУЙТЕ НАБІР (<i>або</i> ЗНИЖЕННЯ) ДО (<i>рівень</i>);
	6) EXPEDITE CLIMB (<i>or</i> DESCENT) [UNTIL PASSING (<i>level</i>)];	6) ПРИСКОРТЕ НАБІР (<i>або</i> ЗНИЖЕННЯ) [ДО ПРОХОДЖЕННЯ (<i>рівень</i>)]
	7) WHEN READY CLIMB (<i>or</i> DESCEND) TO (<i>level</i>);	7) ЗА ГОТОВНОСТІ НАБИРАЙТЕ (<i>або</i> ЗНИЖУЙТЕСЬ) ДО (<i>рівень</i>);
	8) EXPECT CLIMB (<i>or</i> DESCENT) AT (<i>time or significant point</i>);	8) ОЧІКУЙТЕ НАБІР (<i>або</i> ЗНИЖЕННЯ) В (<i>час або основна точка</i>);

	* 9) REQUEST DESCENT AT (<i>time</i>);	* 9) ПРОШУ ЗНИЖЕННЯ В (<i>час</i>);
3) ... вимога виконати дію у визначений час або у визначеному місці	10) IMMEDIATELY; 11) AFTER PASSING (<i>significant point</i>); 12) AT (<i>time or significant point</i>);	10) НЕГАЙНО; 11) ПІСЛЯ ПРОЛЬОТУ (<i>основна точка</i>); 12) В (<i>час або основна точка</i>);
4) ... вимога виконати дію у разі готовності	13) WHEN READY (<i>instruction</i>);	13) ЗА ГОТОВНОСТІ (<i>вказівка</i>);
5) ... вимога до ПС щодо самостійного витримування ешелонування та виконання польоту у ВМУ під час набирання висоти або зниження	14) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (<i>level</i>)] [TO (<i>level</i>)]; 15) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (<i>or</i> BELOW, <i>or</i> TO) (<i>level</i>);	14) ВИТРИМУЙТЕ САМОСТІЙНО ІНТЕРВАЛИ ТА ВИКОНУЙТЕ ПОЛІТ У ВМУ [З (<i>рівень</i>)] [ДО (<i>рівень</i>)]; 15) ВИТРИМУЙТЕ САМОСТІЙНО ІНТЕРВАЛИ ТА ВИКОНУЙТЕ ПОЛІТ У ВМУ ВИЩЕ (<i>або</i> НИЖЧЕ, <i>або</i> ДО) (<i>рівень</i>);
6) ... коли є сумніви щодо можливості виконання повітряним судном дозволу або вказівки	16) IF UNABLE (<i>alternative instructions</i>) AND ADVISE;	16) ЯКЩО НЕМОЖЛИВО (<i>альтернативна вказівка</i>) ТА ДОПОВІСТИ;
7) ... коли пілот не може виконати наданий дозвіл або вказівку	* 17) UNABLE	* 17) НЕМОЖЛИВО ВИКОНАТИ;
8) ... після початку відхилення екіпажу ПС від будь-якого дозволу або вказівки органу ОПП	* 18) TCAS RA; ROGER;	* 18) TCAS RA; ЗРОЗУМІВ;

через виконання
рекомендацій (RA) ACAS
(радіообмін між пілотом
та диспетчером)

9) ... після доповіді
щодо завершення
виконання рекомендацій
(RA) ACAS та початку
виконання попередніх
вказівок органу ОПП
(радіообмін між пілотом
та диспетчером)

* 19) CLEAR OF
CONFLICT,
RETURNING TO
(*assigned clearance*);

ROGER (*or alternative
instructions*)

* 19) КОНФЛІКТ
ЗАВЕРШЕНИЙ,
ПОВЕРТАЮСЬ ДО
(*надана вказівка*);

ЗРОЗУМІВ (*або
альтернативна вказівка*);

10) ... після доповіді
пілота щодо завершення
виконання рекомендації
(RA) ACAS та
повернення до виконання
вказівок органу ОПП
(радіообмін між пілотом
та диспетчером)

* 20) CLEAR OF
CONFLICT (*assigned
clearance*) RESUMED;

ROGER (*or alternative
instructions*);

* 20) КОНФЛІКТ
ЗАВЕРШЕНИЙ,
ВИКОНУЮ (*надана
вказівка*);

ЗРОЗУМІВ (*або
альтернативна вказівка*);

11) ... після отримання
вказівки органу ОПП, яка
суперечить рекомендації
(RA) ACAS, пілот
виконує RA та інформує
про це орган ОПП
(радіообмін між пілотом
та диспетчером)

* 21) UNABLE, TCAS
RA;

ROGER;

* 21) НЕМОЖЛИВО,
TCAS RA;

ЗРОЗУМІВ;

12) ... дозвіл набирати
висоту по маршруту SID,
в якому опубліковано
обмеження за висотою
та/або швидкості, та
пілот виконує набір
дозволеного рівня при
цьому дотримується
опублікованих обмежень
за висотою, бічних меж
маршруту SID та

22) CLIMB VIA SID TO
(*level*).

22) НАБИРАЙТЕ (*рівень*)
ЗГІДНО SID ДО;

опублікованих обмежень швидкості або, у відповідних випадках, вказаної органом ОПР швидкості

13) ... дозвіл на скасування обмежень за висотою у вертикальному профілі маршруту SID під час набирання висоти	23) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);	23) [НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>) ЗГІДНО SID ДО], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ЗА ВИСОТОЮ;
14) ... дозвіл на скасування конкретного обмеження за висотою у вертикальному профілі маршруту SID під час набору висоти	24) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>);	24) [НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>) ЗГІДНО SID ДО], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ЗА ВИСОТОЮ В (<i>точка(u)</i>);
15) ... дозвіл на скасування обмежень швидкості на маршруті SID під час набору висоти	25) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);	25) [НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>) ЗГІДНО SID ДО], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ;
16) ... дозвіл на скасування конкретних обмежень швидкості на маршруті SID під час набору висоти	26) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>);	26) [НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>) ЗГІДНО SID], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ ВІД (<i>точка(u)</i>);
17) ... дозвіл набирати висоту без обмежень швидкості та за висотою по маршруту SID	27) CLIMB UNRESTRICTED TO (<i>level</i>) (or) CLIMB TO (<i>level</i>), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS;	27) НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ (<i>рівень</i>) (або) НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>), БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ЗА ВИСОТОЮ ТА ШВИДКІСТЮ;
18) ... дозвіл на зниження по маршруту STAR, у якому опубліковано обмеження за висотою	28) DESCEND VIA STAR TO (<i>level</i>);	28) ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (<i>рівень</i>);

та/або швидкості, та пілоту дозволено виконати зниження до вказаного рівня при цьому дотримуватися опублікованих обмежень за висотою, бічних меж профілю маршруту STAR та опублікованих обмежень швидкості або вказаної органом ОІР швидкості

19) ...дозвіл на скасування обмежень за висотою на маршруті STAR під час зниження

29) [DESCEND VIA STAR TO (*level*)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S);

29) [ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (*рівень*)], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ЗА ВИСОТОЮ;

20) ... дозвіл на скасування конкретного обмеження за висотою на маршруті STAR під час зниження

30) [DESCEND VIA STAR TO (*level*)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (*point(s)*);

30) [ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (*рівень*)], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ЗА ВИСОТОЮ ВІД (*точка(u)*);

21) ...дозвіл на скасування обмежень швидкості на маршруті STAR під час зниження

31) [DESCEND VIA STAR TO (*level*)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S);

31) [ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (*рівень*)], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ];

22) ... дозвіл на скасування конкретного обмеження швидкості на маршруті STAR під час зниження

32) [DESCEND VIA STAR TO (*level*)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (*point(s)*);

32) [ЗНИЖУЙТЕСЬ ЗА STAR (*рівень*)], БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ В (*точка(u)*)];

23) ... дозвіл на зниження та скасування обмежень швидкості та за висотою на маршруті STAR

33) DESCEND UNRESTRICTED TO (*level*) or DESCEND TO (*level*), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS.

33) ЗНИЖУЙТЕСЬ БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ (*рівень*) або ЗНИЖУЙТЕСЬ (*рівень*), БЕЗ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ ТА ВИСОТИ

3. МІНІМАЛЬНИЙ ЗАЛИШОК ПАЛИВА

1) ... показник
мінімального залишку
палива

* MINIMUM FUEL;

* МІНІМАЛЬНИЙ
ЗАЛИШОК ПАЛИВА

ROGER [NO DELAY
EXPECTED or EXPECT
(*delay information*)].

ЗРОЗУМІВ [ЗАТРИМОК
НЕ ОЧІКУЄТЬСЯ або
ОЧІКУЙТЕ ЗАТРИМКУ
(*інформація про
затримку*)].

4. ПЕРЕДАВАННЯ КОНТРОЛЮ ТА/АБО ЗМІНА ЧАСТОТИ

1) CONTACT (*unit call
sign*) (*frequency*) [NOW];

1) ЗВ'ЯЗОК З (*назва
органу ОПП*) (*частота*)
[ЗАРАЗ];

2) AT (*or OVER*) (*time or
place*) [*or WHEN*]
[PASSING/LEAVING/RE
ACHING (*level*)]
CONTACT (*unit call sign*)
(*frequency*);

2) В (або НАД) (*час або
позиція*) [*або ПРИ*]
[ПРОЛЬОТИ/ЗВІЛЬНЕНІ/
ДОСЯГНЕННІ (*рівень*)]
ЗВ'ЯЗОК З (*позивний
органу ОПП*) (*частота*);

3) IF NO CONTACT
(*instructions*);

3) (ЗА) ПРИ
ВІДСУТНОСТІ ЗВ'ЯЗКУ
(*вказівка*);

ПС може бути надано
вказівку «ОЧІКУЙТЕ»
(STAND BY) на частоті,
коли передбачається, що
орган ОПП сам розпочне
зв'язок найближчим
часом, а також вказівку
«ПРОСЛУХОВУЙТЕ»
(MONITOR) частоту,
коли на цій частоті
трансляється
інформація.

4) STAND BY FOR (*unit
call sign*) (*frequency*);

4) ОЧІКУЙТЕ ЗВ'ЯЗОК
З (*позивний органу ОПП*)
(*частота*);

* 5) REQUEST CHANGE
TO (*frequency*);

* 5) ПРОШУ ПЕРЕХІД
НА (*частота*);

FREQUENCY CHANGE
APPROVED;

ПЕРЕХІД НА ЧАСТОТУ
ДОЗВОЛЯЮ;

6) MONITOR (*unit call
sign*) (*frequency*);

6) ПРОСЛУХОВУЙТЕ
(*позивний органу ОПП*)
(*частота*);

* MONITORING
(frequency);

* ПРОСЛУХОВУЮ
(частота);

7) WHEN READY
CONTACT (unit call sign)
(frequency);

7) ЗА ГОТОВНОСТІ
ЗВ'ЯЗОК З (назва органу
ОПР) (частота);

8) REMAIN THIS
FREQUENCY.

8) ЗАЛИШАЙТЕСЬ НА
ЦІЙ ЧАСТОТІ.

5. РОЗПОДІЛ ЧАСТОТНИХ КАНАЛІВ З КРОКОМ 8,33 КГц

В цьому розділі визначення «крапка (point)» вживається тільки для позначення розподілу у виразі «8,33 кГц» та не має на увазі жодних змін до існуючих вимог або стандартної фразеології ІКАО, що стосуються вживання терміну «кома (decimal)».

- | | | |
|--|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1) ... запит можливості використання 8,33 кГц | CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE; | ПІДТВЕРДІТЬ ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ; |
| 2) ... підтвердження можливості використання 8,33 кГц | * AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE; | * ПІДТВЕРДЖУЮ ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ |
| 3) ... повідомлення про неможливість використання 8,33 кГц | * NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE; | * ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ ВІДСУТНІЙ; |
| 4) ... запит можливості використання УВЧ | CONFIRM UHF; | ПІДТВЕРДІТЬ УВЧ; |

5) ... підтвердження можливості використання УВЧ	* AFFIRM UHF;	* ПІДТВЕРДЖУЮ УВЧ
6) ... повідомлення про неможливість використання УВЧ	* NEGATIVE UHF;	* УВЧ ВІДСУТНЯ;
7) ... запит статусу, звільненого від наявності 8,33 кГц	CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;	ПІДТВЕРДІТЬ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ;
8) ... підтвердження статусу, звільненого від наявності 8,33 кГц	* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;	* ПІДТВЕРДЖУЮ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ;
9) ... повідомлення про відсутність статусу, звільненого від наявності 8,33 кГц	* NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;	* ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІСІМ КРАПКА ТРИ ВІДСУТНЄ;
10) ... пояснення, що конкретний дозвіл було надано, тому що в іншому випадку необладнане та/або незвільнене ПС може увійти до повітряного простору, де встановлені вимоги наявності 8,33 кГц	DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.	ЧЕРЕЗ ВИМОГИ НАЯВНОСТІ ВІСІМ КРАПКА ТРИ ТРИ.
6. ЗМІНА ПОЗИВНОГО ПС		
1) ... вказівка ПС змінити тип його позивного	CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED];	ЗМІНІТЬ ВАШ ПОЗИВНИЙ НА (<i>новий позивний</i>) [ДО ПОДАЛЬШИХ ВКАЗІВОК];

2) ... повідомлення ПС повернутися до позивного, зазначеного у плані польоту	REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (<i>call sign</i>) [AT (<i>significant point</i>)]	ПОВЕРНІТЬСЯ ДО ПОЗИВНОГО ЗГІДНО З ПЛАНОМ ПОЛЬОТУ (<i>позивний</i>) [НАД (<i>основна точка</i>)]
7. ІНФОРМАЦІЯ ПРО РУХ	1) TRAFFIC (<i>information</i>);	1) РУХ (<i>інформація</i>);
1) ...передача інформації про рух	2) NO REPORTED TRAFFIC;	2) ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО РУХ ВІДСУТНІ;
2) ...підтвердження отримання інформації про рух	* 3) LOOKING OUT; * 4) TRAFFIC IN SIGHT; * 5) NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>];	* 3) ДИВЛЮСЬ; * 4) РУХ СПОСТЕРІГАЮ * 5) НЕ СПОСТЕРІГАЮ [<i>причини</i>];
	6) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or</i> OVER) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);	6) [ДОДАТКОВО] РУХ У (<i>напрямок</i>) НАПРЯМКУ (<i>тип ПС</i>) (<i>рівень</i>) РОЗРАХУНКОВО (<i>або</i> НАД) (<i>основна точка</i>) В (<i>час</i>);
	7) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [<i>or</i> ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [<i>or</i> LEVEL UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>).	7) РУХ (<i>класифікація</i>) БЕЗПЛОТНИЙ АЕРОСТАТ(И) БУВ [<i>або</i> РОЗРАХУНКОВО] НАД (<i>місце</i>) В (<i>час</i>) ЗГІДНО З ДОПОВІДЯМ (<i>рівень(i)</i>) [<i>або</i> РІВЕНЬ НЕВІДОМИЙ] РУХАЄТЬСЯ (<i>напрямок</i>) (<i>інша важлива інформація при наявності</i>).

8. МЕТЕОРОЛОГІЧНІ
УМОВИ

8. МЕТЕОРОЛОГІЧНІ УМОВИ	1) [SURFACE] WIND (<i>number</i>) DEGREES (<i>speed</i>) (<i>units</i>);	1) [ПРИЗЕМНИЙ] ВІТЕР (<i>число</i>) ГРАДУСІВ (<i>швидкість</i>) (<i>одиниці</i> <i>виміру</i>);
	2) WIND AT (<i>level</i>) (<i>number</i>) DEGREES (<i>number</i>) KILOMETRES PER HOUR (<i>or</i> KNOTS);	2) ВІТЕР НА (<i>рівень</i>) (<i>число</i>) ГРАДУСІВ (<i>число</i>) КІЛОМЕТРІВ ЗА ГОДИНУ (<i>або</i> ВУЗЛІВ);
		Інформація про вітер завжди передається шляхом надання середніх значень напрямку та швидкості та їх значних змін.
	3) VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) [<i>direction</i>];	3) ВИДИМІСТЬ (<i>відстань</i>) (<i>одиниці</i> <i>виміру</i>) [<i>напрямок</i>];
	4) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>distance</i>) (<i>units</i>);	4) ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА ЗПС (<i>або</i> RVR) [ЗПС (<i>номер</i>)] (<i>відстань</i>) (<i>одиниці</i> <i>виміру</i>);
	5) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) RUNWAY (<i>number</i>) NOT AVAILABLE (<i>or</i> NOT REPORTED);	5) ДАНІ ПРО ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА СМУЗІ (<i>або</i> RVR) СМУГА (<i>номер</i>) ВІДСУТНІ (<i>або</i> НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА СМУЗІ (<i>номер</i>))
1) ...для декількох точок спостереження за RVR	6) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR)	6) ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА СМУЗІ (<i>або</i> RVR)
	7) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>first position</i>) (<i>distance</i>)	7) [СМУГА (<i>номер</i>)] (<i>перша позиція</i>)

Продовження додатку 6

(*units*), (*second position*) (*відстань*) (*одиниці виміру*), (*друга позиція*) (*distance*) (*units*), (*third position*) (*distance*) (*units*); (*відстань*) (*одиниці виміру*), (*третя позиція*) (*відстань*) (*одиниці виміру*);

Виміри на декількох точках на ЗПС відображають зону приземлення, центральну зону та кінець ЗПС відповідно.

На тих ЗПС, де надаються дані з трьох точок спостереження за RVR, назви зон можуть не називатися, за умови що інформацію надають у відповідній послідовності – зона приземлення, центральна зона та кінець ЗПС.

- | | | |
|---|--|--|
| 2) ...у разі відсутності даних щодо RVR на будь-якій з зон ЗПС, таку інформацію надають у відповідній послідовності | 8) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>first position</i>) (<i>distance</i>) (<i>units</i>), (<i>second position</i>) NOT AVAILABLE, (<i>third position</i>) (<i>distance</i>) (<i>units</i>); | 8) ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА ЗПС (або RVR) [ЗПС (<i>номер</i>)] (<i>перша зона</i>) (<i>відстань</i>) (<i>одиниці виміру</i>), (<i>друга зона</i>) ДАНІ ВІДСУТНІ, (<i>третя зона</i>) (<i>відстань</i>) (<i>одиниці виміру</i>) |
| | 9) PRESENT WEATHER (<i>details</i>); | 9) ФАКТИЧНА ПОГОДА (<i>детальна інформація</i>); |
| | 10) CLOUD (<i>amount</i> , [(<i>type</i>)] <i>and height of base</i>) (<i>units</i>) (<i>or</i> SKY CLEAR); | 10) ХМАРНІСТЬ (<i>кількість</i> , [(<i>тип</i>)] <i>та висота нижньої межі</i>) (<i>одиниці виміру</i>) (або ЯСНО); |

Продовження додатку 6

Детальна інформація щодо методу опису кількості та типу хмарності наведено у пункті 8 глави 6 розділу XI цих Авіаційних правил.

11) CAVOK;

11) CAVOK;

CAVOK вимовляється як «КАВ-О-КЕЙ»

12) TEMPERATURE [MINUS] (*number*) (*and/or* DEWPOINT [MINUS] (*number*));

12) ТЕМПЕРАТУРА [МІНУС] (*число*) (*та/або* ТОЧКА РОСИ [МІНУС] (*число*));

13) QNH (*number*) [*units*];

13) QNH (*число*) [*одиниці виміру*];

14) QFE (*number*) [*units*];

14) QFE (*число*) [*одиниці виміру*];

15) (*aircraft type*) REPORTED (*description*) ICING (*or* TURBULENCE) [IN CLOUD] (*area*) (*time*);

15) (*тип ПС*) ДОПОВІДАВ (*опис*) ОБЛЕДЕНІННЯ (*або* ТУРБУЛЕНТНІСТЬ) [У ХМАРАХ] (*район*) (*час*);

16) REPORT FLIGHT CONDITIONS.

16) ПРОШУ ДОПОВІСТИ УМОВИ ПОЛЬОТУ

9. ДОПОВІДЬ ПРО МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ

1) NEXT REPORT AT (*significant point*);

1) НАСТУПНА ДОПОВІДЬ В (*основна точка*);

1) ... не надавати доповіді щодо

2) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)];

2) НЕ ДОПОВІДАЙТЕ ПРОЛІТ [ДО (*вказати*)];

місцезнаходження до конкретної точки	3) RESUME POSITION REPORTING.	3) ВІДНОВІТЬ ДОПОВІДІ ПРО ПРОЛІТ
10. ДОДАТКОВІ ДОПОВІДІ	4) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);	4) ПОВІДОМТЕ ПРОЛІТ (<i>основна точка</i>);
1) ... запит доповіді у визначеному місці або відстані	5) REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>);	5) ПОВІДОМТЕ (<i>відстань</i>) МИЛЬ (КІЛОМЕТРІВ) (GNSS або DME) ВІД (<i>назва станції DME</i>) (<i>або основна точка</i>);
2) ...надання доповіді у визначеному місці або відстані	* 6) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>);	* 6) (<i>відстань</i>) МИЛЬ (КІЛОМЕТРІВ) (GNSS або DME) ВІД (<i>назва станції DME</i>) (<i>або основна точка</i>);
	7) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;	7) ДОПОВІСТИ ПРОЛІТ РАДІАЛУ (<i>три цифри</i>) (<i>назва VOR</i>) VOR;
3) ...запит доповіді поточного місцезнаходження	8) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (<i>significant point</i>) <i>or</i> (<i>name of DME station</i>);	8) ДОПОВІСТИ ВІДСТАНЬ ПО (GNSS або DME) ВІД (<i>основна точка</i>) або (<i>назва станції DME</i>);
4) ...надання доповіді про поточне місцезнаходження	* 9) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>).	* 9) (<i>відстань</i>) МИЛЬ (КІЛОМЕТРІВ) ПО (GNSS або DME) (<i>назва станції DME</i>)(<i>або основна точка</i>)
11. АЕРОДРОМНА ІНФОРМАЦІЯ	1) [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three digit number</i>)] <i>followed as necessary by:</i>	1) СТАН ПОВЕРХНІ [(<i>місце</i>)] ЗПС (<i>номер ЗПС</i>) [КОД (трилітерний номер)] з наступною інформацією:

Інформація надається відповідно до пункту 14 глави 10 розділу XI.	1.1) ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>);	1.1) ЗА (<i>дата та час UTC</i>);
Інформація у відповідних випадках забезпечується для кожної третини ЗПС або для всієї ЗПС	1.2) DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or FROST;	1.2) СУХА, або МОКРИЙ ЛІД, або ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або СУХИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або ЛІД, або СЛЬОТА, або СТОЯЧА ВОДА, або УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ, або МОКРИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРИЙ СНІГ НА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРА, або ІНІЙ
	1.3) DEPTH (<i>(depth of deposit)</i> MILLIMETRES or NOT REPORTED);	1.3) ДО (<i>глибина шару</i>) МІЛІМЕТРІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ГЛИБИНУ ШАРУ;
	1.4) COVERAGE (<i>(number)</i> PER CENT or NOT REPORTED);	1.4) ПОКРИТТЯ (<i>число</i>) ВІДСОТКІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ВІДСОТОК ПОКРИТТЯ
	1.5) ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD, (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or	1.5) РОЗРАХУНКОВЕ ЗЧЕПЛЕННЯ ДОБРЕ (<i>або</i> ВІД ДОБРОГО ДО СЕРЕДНЬОГО, <i>або</i> СЕРЕДНЄ, <i>або</i> ВІД

POOR, or LESS THAN POOR);	СЕРЕДНЬОГО ДО ПОГАНОГО, або ПОГАНЕ, або ГІРШЕ НІЖ ПОГАНЕ);
1.6) AVAILABLE WIDTH (<i>number</i>) METRES;	1.6) НАЯВНА ШИРИНА (<i>число</i>) МЕТРІВ;
1.7) LENGTH REDUCED TO (<i>number</i>) METRES;	1.7) ДОВЖИНА ЗМЕНШЕНА ДО (<i>число</i>) МЕТРІВ
1.8) DRIFTING SNOW;	1.8) СНІГОВИЙ ПОЗЕМОК;
1.9) LOOSE SAND;	1.9) РИХЛИЙ ПІСОК;
1.10) CHEMICALLY TREATED;	1.10) ОБРОБЛЕНА ХІМКАТАМИ;
1.11) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;	1.11) СНІГОВИЙ(И) ЗАМЕТ(И) (<i>число</i>) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ, ПРАВОРУЧ, або З ОБОХ БОКІВ][ВІД] ОСЬОВОЇ ЛІНІЇ ЗПС
1.12) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;	1.12) СНІГОВИЙ(И) ЗАМЕТ(И) (<i>число</i>) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ, ПРАВОРУЧ або З ОБОХ БОКІВ][ВІД] ОСЬОВОЇ ЛІНІЇ РД (<i>позначення РД</i>);
1.13) ADJACENT SNOWBANKS;	1.13) ЗАМЕТИ ПОБЛИЗУ ЗПС;
1.14) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) POOR	1.14) СТАН РД (<i>позначення РД</i>) ПОГАНИЙ;

1.15) APRON (<i>identification of apron</i>) POOR;	1.15) СТАН ПЕРОНУ (<i>позначення перону</i>) ПОГАНИЙ;
1.16) <i>Plain language</i> <i>remarks</i> ;	1.16) <i>Інша інформація у</i> <i>некодованому вигляді</i> ;
2) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT;	2) [(<i>місце</i>)] СТАН ПОВЕРХНІ ЗПС (<i>номер</i>) НЕ ОНОВЛЕНИЙ;
3) LANDING SURFACE (<i>condition</i>);	3) ПОВЕРХНЯ ПРИЗЕМЛЕННЯ (<i>стан</i>);
4) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>);	4) ОБЕРЕЖНО БУДІВЕЛЬНІ РОБОТИ (<i>місце</i>);
5) CAUTION (<i>specify</i> <i>reasons</i>) RIGHT (<i>or</i> LEFT), (<i>or</i> BOTH SIDES) OF RUNWAY [<i>number</i>];	5) ОБЕРЕЖНО (<i>вказати</i> <i>причини</i>) ПРАВОРУЧ (або ЛІВОРУЧ), (або З ОБОХ БОКІВ) ЗПС [<i>номер</i>];
6) CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or</i> OBSTRUCTION) (<i>position and any</i> <i>necessary advice</i>);	6) ОБЕРЕЖНО ВЕДУТЬСЯ РОБОТИ (або ПЕРЕШКОДА) (<i>місцезнаходження та</i> <i>інші необхідні</i> <i>рекомендації</i>);
7) BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft</i> <i>type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (<i>or</i> GOOD to MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM to POOR, <i>or</i> POOR, <i>or</i> LESS THAN POOR);	7) ЗА ДОПОВІДДЮ (<i>тип ПС</i>) В (<i>час</i>) ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ДОБРА (або ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ, <i>або</i> СЕРЕДНЯ, <i>або</i> ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ, <i>або</i> ПОГАНА

або ГІРША ЗА
ПОГАНУ);

8) TAXIWAY
(*identification of taxiway*)
WET [*or* STANDING
WATER, *or* SNOW
REMOVED (*length and
width as applicable*), *or*
CHEMICALLY
TREATED, *or* COVERED
WITH PATCHES OF
DRY SNOW (*or* WET
SNOW, *or* COMPACTED
SNOW, *or* SLUSH, *or*
FROZEN SLUSH, *or* ICE,
or WET ICE, *or* ICE
UNDERNEATH, *or* ICE
AND SNOW, *or*
SNOWDRIFTS, *or*
FROZEN RUTS AND
RIDGES *or* LOOSE
SAND)];

8) РД (*позначення РД*)
МОКРА [*або* СТОЯЧА
ВОДА, *або* СНІГ
ВИДАЛЕНО З (*довжина
та ширина ділянки*), *або*
ОБРОБЛЕНА
ХІМІКАТАМИ, *або*
ЧАСТКОВО ВКРИТА
СУХИМ СНІГОМ (*або*
МОКРИМ СНІГОМ, *або*
УТРАМБОВАНИМ
СНІГОМ, *або*
СЛЬОТОЮ, *або*
ЗАМЕРЗЛОЮ
СЛЬОТОЮ, *або*
ЛЬОДОМ, *або* МОКРИМ
ЛЬОДОМ, *або*
ПРИХОВАНИМ
ЛЬОДОМ, *або* ЛЬОДОМ
ЗІ СНІГОМ, *або*
СНІГОВИМИ
ЗАМЕТАМИ, *або*
ЗАМЕРЗЛИМИ
КОЛІЯМИ ТА
БОРОЗНАМИ *або*
РИХЛИМ ПІСКОМ)];

10) TOWER OBSERVES
(*weather information*);

10) ЗА
СПОСТЕРЕЖЕННЯМИ
З АДВ (*інформація про
погоду*);

11) PILOT REPORTS
(*weather information*).

11) ПІЛОТИ
ДОПОВІДАЛИ
(*інформація про погоду*)

12. ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ
СТАН ВІЗУАЛЬНИХ 1) (*specify visual or non-
visual aid*) RUNWAY

1) (*вказати візуальний чи
не візуальний засіб*) ЗПС
(*номер*) (*опис відмови*);

ТА НЕВІЗУАЛЬНИХ
ЗАСОБІВ*(number) (description of
deficiency);*2) *(type) LIGHTING
(unservicability);*2) ВОГНІ *(тип)
(відмова);*3) GBAS/SBAS/MLS/ILS
CATEGORY *(category)
(servicability state);*3) КАТЕГОРІЯ
GBAS/SBAS/MLS/ILS
*(вказати категорію)
(статус роботи);*4) TAXIWAY LIGHTING
*(description of deficiency);*4) ВОГНІ РД *(опис
відмови);*5) *(type of visual approach
slope indicator)
RUNWAY (number)
(description of deficiency).*5) *(тип системи
візуальної індикації
глисади) ЗПС (номер)
(опис відмови)*13. ВИКОНАННЯ
ПОЛЬОТІВ З
ВИКОРИСТАННЯМ
СКОРОЧЕНИХ
МІНІМУМІВ
ВЕРТИКАЛЬНОГО
ЕШЕЛОНУВАННЯ1) ... з'ясувати у ПС
наявність статусу
допущеного до польотів з
RVSMCONFIRM RVSM
APPROVED;ПІДТВЕРДЬТЕ ДОПУСК
ДО RVSM;2) ... доповідь про
наявність статусу
допущеного до польотів з
RVSM

* AFFIRM RVSM;

* ПІДТВЕРДЖУЮ
ДОПУСК ДО RVSM;3) ... доповідь про
відсутність статусу
допущеного до польотів з
RVSM* NEGATIVE RVSM
[(supplementary
information, e.g. State
aircraft)];* НЕ ДОПУЩЕНИЙ ДО
RVSM [(додаткова
інформація, наприклад –
державне ПС тощо)];

Опис процедур для ПС,
недопущених до RVSM у
повітряному просторі з
RVSM, наведено у
пунктах 8 та 9 глави 9
розділу XII цих
Авіаційних правил

4) ...відмова у наданні дозволу у повітряному просторі з RVSM	UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [<i>or</i> DESCEND TO, <i>or</i> CLIMB TO] (<i>level</i>);	НЕМОЖЛИВО ДОЗВОЛИТИ ВХІД ДО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ З RVSM, ПРЯМУЙТЕ [<i>або</i> ЗНИЖУЙТЕСЬ, <i>або</i> НАБИРАЙТЕ] (<i>рівень</i>);
5) ... доповідь про неможливість дотримання вимог щодо підтримки висоти у повітряному просторі з RVSM через вплив сильної турбулентності на ПС	* UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;	* НЕМОЖЛИВО ВИТРИМУВАТИ RVSM ЧЕРЕЗ ТУРБУЛЕНТНІСТЬ;
6) ... доповідь про неможливість витримувати RVSM через деградацію обладнання до рівня, що нижче мінімальних стандартів	* UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;	* НЕМОЖЛИВО ВИТРИМУВАТИ RVSM ЧЕРЕЗ ОБЛАДНАННЯ;
7) ...запит надати інформацію, як тільки статус допущеного до виконання польотів з RVSM ПС буде поновлено	REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;	ДОПОВІСТИ КОЛИ ГОТОВІ ПОНОВИТИ ПОЛІТ З RVSM;
8) ...запит на підтвердження статусу допущеного до	CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;	ПІДТВЕРДЬТЕ МОЖЛИВІСТЬ

виконання польотів з RVSM ІС та можливість поновити виконання польоту в повітряному просторі з RVSM

ПОНОВЛЕННЯ ПОЛЬОТУ З RVSM;

9) ... доповідь про можливість повернення до виконання польоту з RVSM після проблем з обладнанням та погодних умов

* READY TO RESUME RVSM.

* ГОТОВИЙ ПОНОВИТИ ПОЛІТ З RVSM

14. СТАТУС ОБСЛУГОВУВАННЯ GNSS

1) GNSS REPORTED UNRELIABLE (*or* GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);

1) ЗА ДОПОВІДЯМИ СИГНАЛ GNSS НЕНАДІЙНИЙ (*або* GNSS МОЖЕ БУТИ НЕДОСТУПНИЙ [ЧЕРЕЗ ЗАВАДИ]);

IN THE VICINITY OF (*location*) (*radius*) [BETWEEN (*levels*)]; *or*

ПОБЛИЗУ (*місцезнаходження*) (*радіус*) [МІЖ (*рівні*)]; *або*

IN THE AREA OF (*description*) (*or* IN (*name*) FIR) [BETWEEN (*levels*)];

В РАЙОНІ (*опис*) (*або* В (*назва*) РПІ) [МІЖ (*рівні*)];

2) BASIC GNSS (*or* SBAS, *or* GBAS) UNAVAILABLE FOR (*specify operation*) [FROM (*time*) TO (*time*) (*or* UNTIL FURTHER NOTICE)];

2) БАЗОВА GNSS (*або* SBAS, *або* GBAS) НЕДОСТУПНА ДЛЯ (*вказати операцію*) [З (*час*) ДО (*час*) (*або* ДО ПОДАЛЬШИХ ПОВІДОМЛЕНЬ)];

* 3) BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (*reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT*)];

* 3) БАЗОВА GNSS НЕДОСТУПНА [ЧЕРЕЗ (*причина, наприклад втрата RAIM або*]

		СИГНАЛІЗАЦІЯ RAIM)];
	* 4) GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;	* 4) GBAS (або SBAS) НЕДОСТУПНА;
	5) CONFIRM GNSS NAVIGATION;	5) ПІДТВЕРДЬТЕ НАВІГАЦІЮ ЗА GNSS;
	* 6) AFFIRM GNSS NAVIGATION.	* 6) ПІДТВЕРДЖУЮ НАВІГАЦІЮ ЗА GNSS.
15. ПОГІРШЕННЯ НАВІГАЦІЙНИХ ХАРАКТЕРИСТИК ПС	UNABLE RNP (<i>specify type</i>) (or RNAV) [DUE TO (<i>reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i>)].	RNP (<i>min</i>) (або RNAV) НЕМОЖЛИВО [ЧЕРЕЗ (<i>причина, наприклад втрата RAIM або СИГНАЛІЗАЦІЯ RAIM</i>)]

2. Районне диспетчерське обслуговування

1. ВИДАЧА ДОЗВОЛІВ	1) (<i>name of unit</i>) CLEARS (<i>aircraft call sign</i>);	1) (<i>позивний органу ОІР</i>) ДОЗВОЛЯЄ (<i>позивний ПС</i>);
	2) (<i>aircraft call sign</i>) CLEARED TO;	2) (<i>позивний ПС</i>) ДОЗВОЛЯЮ;
	3) RECLEARED (<i>amended clearance details</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];	3) НОВИЙ ДОЗВІЛ (<i>деталі зміненого дозволу</i>) [ІНША ЧАСТИНА ДОЗВОЛУ БЕЗ ЗМІН];
	4) RECLEARED (<i>amended route portion</i>) TO (<i>significant point of original route</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];	4) НОВИЙ ДОЗВІЛ (<i>змінена ділянка маршруту</i>) ДО (<i>основна точка початкового маршруту</i>) [ІНША ЧАСТИНА ДОЗВОЛУ БЕЗ ЗМІН];

5) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)];	5) ВХІД ДО КОНТРОЛЬОВАНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ (або КОНТРОЛЬОВАНОЇ ЗОНИ) [ЧЕРЕЗ (основна точка або маршрут)] НА (рівень) [В (час)];	
6) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING);	6) ВИХІД З КОНТРОЛЬОВАНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ (або КОНТРОЛЬОВАНОЇ ЗОНИ) [ЧЕРЕЗ (основна точка або маршрут)] НА (рівень) (або З НАБОРОМ, або ЗНИЖУЮЧИТЬСЯ);	
7) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].	7) ВХІД (опис) В (основна точка) НА (рівень) [В (час)]	
2. ВИЗНАЧЕННЯ МАРШРУТУ ТА МЕЖІ ДІЇ ДОЗВОЛУ	1) FROM (location) TO (location);	1) З (місце) ДО (місце);
	2) TO (location), followed as necessary by:	2) ДО (місце), за чим за необхідності слідує:
	DIRECT;	ПРЯМО;
	VIA (route and/or significant points);	ЧЕРЕЗ (маршрут та/або основна точка);
FLIGHT PLANNED ROUTE;	МАРШРУТ У ПЛАНІ ПОЛЬОТУ	
	Умови, за яких використовують цю фразу зазначено у пунктах 23-25 глави 5	

Продовження додатку 6
розділу IV цих
Авіаційних правил.

	VIA (<i>distance</i>) DME ARC (<i>direction</i>) OF (<i>name of DME station</i>);	ЧЕРЕЗ (<i>відстань</i>) ДУГУ ДМЕ (<i>напрямок</i>) (<i>назва станції DME</i>);
	3) (<i>route</i>) NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (<i>routes</i>) ADVISE.	3) (<i>маршрут</i>) НЕ ДОСТУПНИЙ ЧЕРЕЗ (<i>причина</i>) АЛЬТЕРНАТИВНИЙ (i) (<i>маршрут(и)</i>), ОБРАНИЙ ПОВІДОМТЕ.
3. ВИТРИМУВАННЯ ЗАДАНИХ РІВНІВ ПОЛЬОТУ	1) MAINTAIN (<i>level</i>) [TO (<i>significant point</i>)];	1) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) [ДО (<i>основна точка</i>)];
	2) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL PASSING (<i>significant point</i>);	2) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) ДО ПРОЛЬОТУ (<i>основна точка</i>);
	3) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>minutes</i>) AFTER PASSING (<i>significant point</i>);	3) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) ДО (<i>хвилини</i>) ПІСЛЯ ПРОЛЬОТУ (<i>основна точка</i>);
	4) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>time</i>);	4) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) ДО (<i>час</i>);
	5) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL ADVISED BY (<i>name of unit</i>);	5) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) ДО ВКАЗІВКИ (<i>позивний органу ОПР</i>);
	6) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL FURTHER ADVISED;	6) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) ДО НАСТУПНИХ ВКАЗІВОК;
	7) MAINTAIN (<i>level</i>) WHILE IN	7) ПІДТРИМУЙТЕ (<i>рівень</i>) У МЕЖАХ КОНТРОЛЬОВАНОГО

	CONTROLLED AIRSPACE;	ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ;
	8) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).	8) ПІДТРИМУЙТЕ МІЖ (рівень) ТА (рівень).
		Термін «ПІДТРИМУЙТЕ» (MAINTAIN) не повинен використовуватися замість термінів «ЗНИЖУЙТЕСЬ» (DESCEND) або «НАБИРАЙТЕ» (CLIMB) під час надання вказівки ПС щодо зміни рівнів польоту.
4. ЗАЗНАЧЕННЯ КРЕЙСЕРСЬКИХ РІВНІВ ПОЛЬОТУ	1) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);	1) ПРОЙДІТЬ (основна точка) НА (або ВИЩЕ, або НИЖЧЕ) (рівень);
	2) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);	2) ПРОЙДІТЬ (основна точка) В (час) АБО ПІЗНІШЕ (або ДО) НА (рівень);
	3) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));	3) КРЕЙСЕРСЬКИЙ НАБІР МІЖ (рівень) (або ВИЩЕ (рівень));
	4) CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).	4) ПРОЙДІТЬ (відстань) МИЛЬ (КІЛОМЕТРІВ), (GNSS або DME) [(напрямок)] АБО (відстань) [(напрямок)] ДО (основна точка) НА (або ВИЩЕ, або НИЖЧЕ) (рівень)
5. АВАРІЙНЕ ЗНИЖЕННЯ	*1) EMERGENCY DESCENT (intentions);	*1) АВАРІЙНЕ ЗНИЖЕННЯ (наміри);

	2) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i>).	2) УВАГА ВСІМ БОРТАМ В РАЙОНІ [або В] (<i>основна точка</i>) ВИКОНУЄТЬСЯ АВАРІЙНЕ ЗНИЖЕННЯ З (<i>рівень</i>) (<i>за необхідності додати інші вказівки, дозволи та інформацію про рух і т.д.</i>)
6. КОЛИ ДОЗВІЛ НЕ МОЖЕ БУТИ НАДАНО ОДРАЗУ ПІСЛЯ ЗАПИТУ	EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>).	ОЧІКУЙТЕ ДОЗВІЛ (<i>або тип дозволу</i>) В (<i>час</i>).
7. КОЛИ НЕМОЖЛИВО ВИДАТИ ДОЗВІЛ НА ВІДХИЛЕННЯ	UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.	НЕМОЖЛИВО, БОРТ (<i>напрямок руху</i>) (<i>тип ПС</i>) (<i>рівень</i>) РОЗРАХУНКОВО (або НАД) (<i>основна точка</i>) ПОЗИВНИЙ (<i>позивний</i>) ПОВІДОМТЕ ПРО НАМІРИ
8. ВКАЗІВКИ ЩОДО ЕШЕЛОНУВАННЯ	1) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (<i>or OR BEFORE</i>)]; 2) ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time or level</i>); 3) MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (<i>or OR LESS</i>)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];	1) ПРОЙДІТЬ (<i>основна точка</i>) В (<i>час</i>) [АБО ПІЗНІШЕ (або АБО РАНІШЕ)]; 2) ПОВІДОМТЕ МОЖЛИВІСТЬ ПРОЛЬОТУ (<i>основна точка</i>) В (<i>час або рівень</i>); 3) ВИТРИМУЙТЕ МАХ (<i>номер</i>) [АБО БІЛЬШЕ (або АБО МЕНШЕ)] [ДО (<i>основна точка</i>)];

	4) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>).	4) НЕ ПЕРЕВИЩУЙТЕ МАХ (<i>номер</i>);
	5) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];	5) ПІДТВЕРДЬТЕ ВИХІД НА ТРЕК МІЖ (<i>основна точка</i>) ТА (<i>основна точка</i>) [З НУЛЬОВИМ ЗМІЩЕННЯМ];
	*6) ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];	*6) ВИЙШОВ НА ТРЕК МІЖ (<i>основна точка</i>) ТА (<i>основна точка</i>) [З НУЛЬОВИМ ЗМІЩЕННЯМ];
	7) MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;	7) ВИТРИМУЙТЕ ТРЕК МІЖ (<i>основна точка</i>) ТА (<i>основна точка</i>). ДОПОВІСТИ ВИХІД НА ТРЕК;
	*8) ESTABLISHED ON THE TRACK;	*8) ВИЙШОВ НА ТРЕК;
Коли використовується бічне ешелонування з використанням систем VOR/GNSS, вимагається підтвердження нульового зміщення як зазначено у главі 5 розділу XVI цих Авіаційних правил	9) CONFIRM ZERO OFFSET; *10) AFFIRM ZERO OFFSET.	9) ПІДТВЕРДІТЬ НУЛЬОВЕ ЗМІЩЕННЯ; *10) ПІДТВЕРДЖУЮ НУЛЬОВЕ ЗМІЩЕННЯ.
9. ВКАЗІВКИ ЩОДО ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТУ ЗА ТРЕКОМ, ЩО ПРОХОДИТЬ ПАРАЛЕЛЬНО ДОЗВОЛЕНОМУ МАРШРУТУ	1) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET; 2) PROCEED OFFSET (<i>distance</i>) RIGHT/LEFT	1) ПОВІДОМТЕ ПРО МОЖЛИВІСТЬ ПРЯМУВАТИ ПАРАЛЕЛЬНО МАРШРУТУ; 2) ПРЯМУЙТЕ (<i>відстань</i>)

<p>OF (<i>route</i>) (<i>track</i>) [CENTRE LINE] [AT (<i>significant point or time</i>)] [UNTIL (<i>significant point or time</i>)];</p>	<p>ПРАВИШЕ/ЛІВИШЕ МАРШРУТУ (<i>маршрут</i>) (<i>трек</i>) [ВІСІ] [В (<i>основна точка або час</i>)] [ДО (<i>основна точка або час</i>)];</p>
---	--

<p>3) CANCEL OFFSET (<i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i>).</p>	<p>3) ПОЛІТ ПАРАЛЕЛЬНО МАРШРУТУ СКАСОВАНО (<i>вказівка повернення до виконання польоту по дозволеному маршруту або інша інформація</i>).</p>
--	--

3. Диспетчерське обслуговування підходу

1. ВКАЗІВКИ ЩОДО ВИЛЬОТУ

<p>1) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (<i>or</i> LEFT) HEADING (<i>three digits</i>) (<i>or</i> CONTINUE RUNWAY HEADING) (<i>or</i> TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (<i>level or significant point</i>) [(<i>other instructions as required</i>)];</p>	<p>1) [ПІСЛЯ ВИЛЬОТУ] ВПРАВО (<i>або</i> ВЛІВО) КУРС (<i>три цифри</i>) (<i>або</i> ПРОДОВЖУЙТЕ З КУРСОМ ЗЛЬОТУ) (<i>або</i> ПО ТРЕКУ ЗЛЬОТУ) ДО (<i>рівень або основна точка</i>) [(<i>інші вказівки, за необхідності</i>)];</p>
--	---

<p>2) AFTER REACHING (<i>or</i> PASSING) (<i>level or significant point</i>) (<i>instructions</i>);</p>	<p>2) ПІСЛЯ ДОСЯГНЕННЯ (<i>або</i> ПРОХОДЖЕННЯ) (<i>рівень або основна точка</i>) (<i>вказівки</i>);</p>
---	--

<p>3) TURN RIGHT (<i>or</i> LEFT) HEADING (<i>three digits</i>) TO (<i>level</i>) [TO INTERCEPT (<i>track, route, airway, etc.</i>)];</p>	<p>3) ПРАВИЙ (<i>або</i> ЛІВИЙ) ПОВОРОТ, КУРС (<i>три цифри</i>) ДО (<i>рівень</i>) [ДЛЯ ВИХОДУ НА (<i>трек, маршрут і т.ін.</i>)];</p>
---	---

4) (<i>standard departure name and number</i>) DEPARTURE;	4) (<i>назва та номер маршруту SID</i>) ВИЛІТ;	
5) TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES [MAGNETIC (<i>or TRUE</i>)] TO (<i>or FROM</i>) (<i>significant point</i>) UNTIL (<i>time, or REACHING (fix or significant point or level)</i>) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];	5) [МАГНІТНИЙ (або ДІЙСНИЙ)] ТРЕК (<i>три цифри</i>) ГРАДУСІВ ДО (або ВІД) (<i>основна точка</i>) ДО (<i>час або ДОСЯГНЕННЯ (точка fix або основна точка)</i>) [ДО ПОЧАТКУ ПРЯМУВАННЯ З КУРСОМ];	
6) CLEARED (<i>designation</i>) DEPARTURE;	6) ДОЗВОЛЯЮ (<i>позначення</i>) ВИЛІТ;	
	Умови використання цієї фрази наведено у пунктах 23-25 глави 5 розділу IV цих Авіаційних правил.	
1) ... дозвіл слідувати прямо з попередньою вказівкою щодо подальшого продовження польоту за маршрутом SID	7) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)], <i>then</i> REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)];	7) ДОЗВОЛЯЮ ПРЯМО ДО (<i>точка</i>), НАБИРАЙТЕ (рівень), ОЧІКУЙТЕ НА ПРОДОВЖЕННЯ ПОЛЬОТУ ЗА SID [(<i>позначення SID</i>)] [В (<i>точка</i>)] <i>потім</i> ПРОДОВЖУЙТЕ ПОЛІТ ЗА SID [(<i>позначення SID</i>)] [В (<i>точка</i>)]

	8) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB TO (<i>level</i>), <i>then</i>	8) ДОЗВОЛЯЮ ПРЯМО ДО (<i>точка</i>), НАБИРАЙТЕ (<i>рівень</i>), <i>потім</i>
	REJOIN SID (<i>SID</i> <i>designator</i>) AT (<i>waypoint</i>).	ПРОДОВЖУЙТЕ ПОЛІТ ЗА SID (<i>позначення SID</i>) В ТОЧЦІ (<i>точка</i>).
2. ВКАЗІВКИ ЩОДО ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	1) CLEARED (<i>designation</i>) ARRIVAL;	1) ДОЗВОЛЯЮ (<i>позначення маршруту</i> STAR) ПРИЛІТ;
	2) CLEARED TO (<i>clearance limit</i>) (<i>designation</i>);	2) ДОЗВОЛЯЮ ДО (<i>межа дії дозволу</i>) (<i>позначення</i>);
	3) CLEARED (<i>or</i> PROCEED) (<i>details of</i> <i>route to be followed</i>);	3) ДОЗВОЛЯЮ (<i>або</i> ПРЯМУЙТЕ) (<i>деталі</i> <i>маршруту слідування</i>);
1) ...дозвіл слідувати прямо з попередньою вказівкою щодо подальшого продовження польоту за STAR	4) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), DESCEND TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN STAR [(<i>STAR</i> <i>designator</i>)] AT (<i>waypoint</i>), <i>then</i> REJOIN STAR [(<i>STAR designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)];	4) ДОЗВОЛЯЮ ПРЯМО НА (<i>точка</i>), ЗНИЖУЙТЕСЬ ДО (<i>рівень</i>), ОЧІКУЙТЕ ПРОДОВЖЕННЯ ПОЛЬОТУ ЗА STAR [(<i>позначення STAR</i>)] В (<i>точка</i>), <i>потім</i> ПРОДОВЖУЙТЕ ПОЛІТ ЗА STAR [(<i>позначення</i> STAR)] [В (<i>точка</i>)];
	5) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), DESCEND TO (<i>level</i>), <i>then</i> REJOIN STAR (<i>STAR designator</i>) AT (<i>waypoint</i>);	5) ДОЗВОЛЯЮ ПРЯМО НА (<i>точка</i>), ЗНИЖУЙТЕСЬ (<i>рівень</i>) <i>потім</i> ПРОДОВЖУЙТЕ ПОЛІТ ЗА STAR (<i>позначення STAR</i>) З ТОЧКИ (<i>точка</i>);

	6) CLEARED (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];	6) ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА (<i>тип заходження</i>) [ЗПС (<i>номер</i>)];
Там, де в позначенні аеронавігаційної карти використовують індекс у круглих дужках для зазначення виключних умов, наприклад «(LNAV/VNAV only)» або «(AR)» і т. ін., текст у круглих дужках не є частиною диспетчерського дозволу.	7) CLEARED (<i>type of approach</i>) RUNWAY (<i>number</i>) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (<i>number</i>);	7) ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА (<i>тип заходження</i>) ЗПС (<i>номер</i>) ПОТІМ ЗАХОДЖЕННЯ З КОЛА НА ЗПС (<i>номер</i>);
	8) CLEARED APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];	8) ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ [ЗПС (<i>номер</i>)];
	9) COMMENCE APPROACH AT (<i>time</i>);	9) ПОЧИНАЙТЕ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ В (<i>час</i>);
	*10) REQUEST STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];	*10) ПРОШУ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ З ПРЯМОЇ [<i>(тип заходження)</i>] НА [ЗПС (<i>номер</i>)];
	11) CLEARED STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];	11) ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ З ПРЯМОЇ [<i>(тип заходження)</i>] НА [ЗПС (<i>номер</i>)];
	L2) REPORT VISUAL;	12) ПОВІДОМТЕ КОЛИ ПОБАЧИТЕ ЗЕМЛЮ;
	13) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;	13) ПОВІДОМТЕ КОЛИ ПОБАЧИТЕ ЗПС (ВОГНІ ЗПС);
2) ...коли пілот надає запит на виконання	*14) REQUEST VISUAL APPROACH;	*14) ПРОШУ ВІЗУАЛЬНЕ

візуального заходження
на посадку

ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ;

CLEARED VISUAL
APPROACH RUNWAY
(*number*);

ДОЗВОЛЯЮ
ВІЗУАЛЬНЕ
ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ ЗПС (*номер*);

3) ... запит щодо
можливості пілота
виконати візуальне
заходження на посадку

15) ADVISE ABLE TO
ACCEPT VISUAL
APPROACH RUNWAY
(*number*);

15) ПОВІДОМТЕ ПРО
МОЖЛИВІСТЬ
ВИКОНАННЯ
ВІЗУАЛЬНОГО
ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ ЗПС (*номер*);

Положення стосовно
візуального заходження
на посадку наведено у
пунктах 17-22 глави 4
розділу VI цих
Авіаційних правил

4) ... у разі виконання
візуального заходження
на посадку, коли пілот
ПС, що слідує позаду,
доповів про
спостереження ПС, що
йде попереду

16) CLEARED VISUAL
APPROACH RUNWAY
(*number*), MAINTAIN
OWN SEPARATION
FROM PRECEDING
(*aircraft type and wake
turbulence category as
appropriate*) [CAUTION
WAKE TURBULENCE];

16) ДОЗВОЛЯЮ
ВІЗУАЛЬНЕ
ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ ЗПС (*номер*),
ВИТРИМУЙТЕ
САМОСТІЙНО
ІНТЕРВАЛ МІЖ ПС,
ЩО ПРЯМУЄ
ПОПЕРЕДУ (*тип ПС та
категорію за
турбулентністю у сліді*)
[ОБЕРЕЖНО,
ТУРБУЛЕНТНІСТЬ У
СЛІДІ];

17) REPORT (*significant
point*); [OUTBOUND, or
INBOUND];

17) ПОВІДОМТЕ
(*основна точка*);
[НАБЛИЖЕННЯ ДО, або
ВІДДАЛЕННЯ ВІД];

18) REPORT
COMMENCING
PROCEDURE TURN; 18) ПОВІДОМТЕ
ПОЧАТОК
ВИКОНАННЯ
СТАНДАРТНОГО
РОЗВОРОТУ

*19) REQUEST VMC
DESCENT; *19) ПРОШУ
ЗНИЖЕННЯ
ВІЗУАЛЬНО;

20) MAINTAIN OWN
SEPARATION; 20) ПІДТРИМУЙТЕ
ЕШЕЛОНУВАННЯ
САМОСТІЙНО;

21) MAINTAIN VMC; 21) ПРЯМУЙТЕ
ВІЗУАЛЬНО;

22) ARE YOU FAMILIAR
WITH (*name*)
APPROACH
PROCEDURE; 22) ВИ ЗНАЙОМІ З
ПРОЦЕДУРОЮ
ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ (*назва
процедури*);

*23) REQUEST (*type of
approach*) APPROACH
[RUNWAY (*number*)]; *23) ПРОШУ
ЗАХОДЖЕННЯ НА
ПОСАДКУ (*тип
заходження*) [ЗПС
(*номер*)];

3. ВКАЗІВКИ ЩОДО ПОЛЬОТУ В ЗОНІ ОЧІКУВАННЯ

- | | | |
|---|---|---|
| 1) ...візуально | 1) HOLD VISUAL
[OVER] (<i>position</i>), (<i>or</i>
BETWEEN (<i>two
prominent landmarks</i>)); | 1) ОЧІКУЙТЕ
ВІЗУАЛЬНО [НАД]
(<i>позиція</i>), (<i>або</i> МІЖ (<i>два
помітних наземних
орієнтири</i>)); |
| 2) ...за опублікованою
схемою очікування над | 2) CLEARED (<i>or</i>
PROCEED) TO
(<i>significant point, name of
facility or fix</i>) | 2) ДОЗВОЛЯЮ (<i>або</i>
ПРЯМУЙТЕ) ДО
(<i>основна точка, назва
засобу або контрольної</i>) |

засобом або контрольною точкою	[MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time);	точки) [ВИТРИМУЙТЕ (або НАБИРАЙТЕ або ЗНИЖУЙТЕСЬ ДО (рівень)] ОЧІКУЙТЕ [(напрямок)] ЗА ОПУБЛІКОВАНОЮ СХЕМОЮ, ОЧІКУЙТЕ ДОЗВОЛУ НА ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ (або ПОДАЛЬШОГО ДОЗВОЛУ) В (час);
	*3) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;	3) ПРОШУ ВКАЗІВОК ЩОДО ОЧІКУВАННЯ
3) ...коли потребується детальний опис	4) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);	* 4) ДОЗВОЛЯЮ (або ПРЯМУЙТЕ) ДО (основна точка, назва засобу або контрольної точки) [ВИТРИМУЙТЕ (або НАБИРАЙТЕ або ЗНИЖУЙТЕСЬ ДО (рівень)] ОЧІКУЙТЕ [(напрямок)] [(визначений) РАДІАЛ, КУРС, ТРЕК НАБЛИЖЕННЯ (три цифри) ГРАДУСІВ][ПРАВА (або ЛІВА) СХЕМА ПОЛЬОТУ] [ЧАС ВІДДАЛЕННЯ (число) ХВИЛИН], ОЧІКУЙТЕ ДОЗВОЛУ НА ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ (або ПОДАЛЬШОГО ДОЗВОЛУ) В (час) (додаткові вказівки, за необхідності);

<p>5) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (<i>or</i> CLIMB <i>or</i> DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD [(<i>direction</i>)] [RIGHT (<i>or</i> LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (<i>or</i> FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>);</p>	<p>5) ДОЗВОЛЯЮ НА РАДІАЛІ (<i>три цифри</i>) (<i>назва</i>) VOR НА (<i>відстань</i>) ВІД DME [ВИТРИМУЙТЕ (<i>або</i> НАБИРАЙТЕ, <i>або</i> ЗНИЖУЙТЕСЬ ДО) (<i>рівень</i>)], ОЧІКУЙТЕ [(<i>напрямок</i>)] [ПРАВА (<i>або</i> ЛІВА) СХЕМА ПОЛЬОТУ] [ЧАС ВІДДАЛЕННЯ (<i>число</i>) ХВИЛИН] ОЧІКУЙТЕ ДОЗВІЛ НА ЗАХОДЖЕННЯ (<i>або</i> ПОДАЛЬШОГО ДОЗВОЛУ) В (<i>час</i>) (<i>додаткові вказівки, за необхідності</i>);</p>
<p>6) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (<i>or</i> CLIMB <i>or</i> DESCEND TO) (<i>level</i>)] HOLD BETWEEN (<i>distance</i>) AND (<i>distance</i>) DME [RIGHT (<i>or</i> LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (<i>or</i> FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>).</p>	<p>6) ДОЗВОЛЯЮ НА РАДІАЛІ (<i>три цифри</i>) (<i>назва</i>) VOR НА (<i>відстань</i>) ВІД DME [ВИТРИМУЙТЕ (<i>або</i> НАБИРАЙТЕ <i>або</i> ЗНИЖУЙТЕСЬ ДО) (<i>рівень</i>)] ОЧІКУЙТЕ МІЖ (<i>відстань</i>) ТА (<i>відстань</i>) DME [ПРАВА (<i>або</i> ЛІВА) СХЕМА ПОЛЬОТУ] ОЧІКУЙТЕ ДОЗВІЛ НА ЗАХОДЖЕННЯ (<i>або</i> ПОДАЛЬШОГО ДОЗВОЛУ) В (<i>час</i>) (<i>додаткові вказівки, за необхідності</i>).</p>
<p>1) NO DELAY EXPECTED;</p>	<p>1) ЗАТРИМОК НЕ ОЧІКУЄТЬСЯ;</p>

4. ОЧІКУВАНИЙ ЧАС ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	2) EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>);	2) ОЧІКУЙТЕ ЗАХОДЖЕННЯ В (<i>час</i>);
	3) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>);	3) УТОЧНЕНИЙ ЧАС ЗАХОДЖЕННЯ (<i>час</i>);
	4) DELAY NOT DETERMINED (<i>reasons</i>).	4) ЧАС ЗАТРИМКИ НЕВИЗНАЧЕНИЙ (<i>причини</i>).

4. Фразеологія, що використовується на аеродромі
та в районі аеродрому

1. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПС	SHOW LANDING LIGHTS.	УВИМКНІТЬ ПОСАДКОВІ ВОГНІ
2. ВІЗУАЛЬНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ	ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (<i>or</i> RUDDER);	ПІДТВЕРДІТЬ РУХОМ ЕЛЕРОНІВ (або КЕРМОМ НАПРЯМУ);
	ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;	ПІДТВЕРДІТЬ РУХАМИ КРИЛ;
	ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.	ПІДТВЕРДІТЬ МИГОТІННЯМ ПОСАДКОВИХ ВОГНІВ.
3. ЗАПУСК ДВИГУНІВ		
1) ...запит дозволу на запуск двигунів	* [<i>aircraft location</i>] REQUEST START UP;	* [<i>місцезнаходження ПС</i>] ПРОШУ ДОЗВОЛУ НА ЗАПУСК ДВИГУНІВ;
	* [<i>aircraft location</i>] REQUEST START UP, INFORMATION (<i>ATIS</i> <i>identification</i>);	* [<i>місцезнаходження ПС</i>] ПРОШУ ДОЗВОЛУ НА ЗАПУСК ДВИГУНІВ, ІНФОРМАЦІЯ (<i>позначення інформації</i> <i>ATIS</i>);

2) ...відповідь органу ОПП	START UP APPROVED;	ЗАПУСК ДОЗВОЛЯЮ;
	START UP AT <i>(time)</i> ;	ЗАПУСК ДОЗВОЛЯЮ О (час);
	EXPECT START UP AT <i>(time)</i> ;	ОЧІКУЙТЕ ЗАПУСК В (час);
	START UP AT OWN DISCRETION;	ЗАПУСК ДОЗВОЛЯЮ НА ВЛАСНИЙ РОЗСУД;
	EXPECT DEPARTURE <i>(time)</i> START UP AT OWN DISCRETION.	ОЧІКУЙТЕ ВИЛІТ В (час) ЗАПУСК НА ВЛАСНИЙ РОЗСУД.

4. БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД

Коли цього вимагають місцеві процедури, дозвіл на буксирування хвостом вперед необхідно отримати від АДВ

1) ...ПС/орган ОПП	* <i>[aircraft location]</i> REQUEST PUSHBACK;	* <i>[місцезнаходження ПС]</i> ПРОШУ БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД;
	PUSHBACK APPROVED;	БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД ДОЗВОЛЯЮ;
	STAND BY;	ОЧІКУЙТЕ;
	PUSHBACK AT OWN DISCRETION;	БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД НА ВЛАСНИЙ РОЗСУД;
	EXPECT <i>(number)</i> MINUTES DELAY DUE <i>(reason)</i> .	ОЧІКУЙТЕ ЗАТРИМКУ (число) ХВИЛИН ЧЕРЕЗ (причина).

5. БУКСИРУВАННЯ	† REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location);	† ПРОШУ БУКСИРУВАННЯ [назва авіакомпанії] (<i>тип ПС</i>) З (<i>місце</i>) до (<i>місце</i>);
1) ...відповідь органу ОПР	TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>);	ДОЗВОЛЯЮ БУКСИРУВАННЯ ПО (<i>визначений маршрут руху</i>);
	HOLD POSITION;	ЗАЛИШАЙТЕСЬ НА МІСЦІ;
	STAND BY.	ОЧІКУЙТЕ
6. ЗАПИТ НА ПЕРЕВІРКУ ЧАСУ ТА/АБО ДАНИХ ПРО АЕРОДРОМ ВІЛЬОТУ	* REQUEST TIME CHECK; TIME (<i>time</i>);	* ПРОШУ ПЕРЕВІРКУ ЧАСУ; ЧАС (<i>час</i>);
1) ...при відсутності радіомовної передачі ATIS	* REQUEST DEPARTURE INFORMATION; RUNWAY (<i>number</i>), WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) QNH (<i>or</i> QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>), [VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) (<i>or</i> RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) (<i>distance</i>) (<i>units</i>))] [TIME (<i>time</i>)].	* ПРОШУ НАДАТИ ІНФОРМАЦІЮ ДЛЯ ВІЛЬОТУ; ЗПС (<i>номер</i>), ВІТЕР (<i>напрямок та швидкість</i>) (<i>одиниці виміру</i>) ТИСК QNH (QFE) (<i>число</i>) [(<i>одиниці виміру</i>)] ТЕМПЕРАТУРА [МІНУС] (<i>число</i>), [ВИДИМІСТЬ (<i>відстань</i>) (<i>одиниці виміру</i>) або (ДАЛЬНІСТЬ ВИДИМОСТІ НА ЗПС (або RVR) (<i>відстань</i>) (<i>одиниці виміру</i>)] [ЧАС (<i>час</i>)].
		Якщо використовується спостереження за видимістю та за RVR у декількох точках, ті, які

відображають кінцеву зону повинні бути використані для зльоту.

7. ПРОЦЕДУРИ РУЛІННЯ

1) ...для вильоту

* [*aircraft type*] [*wake turbulence category if "heavy"*] [*aircraft location*] REQUEST TAXI [*intentions*];

* [*тип ПС*] [*категорія ПС за турбулентністю у сліді, для «важких ПС»*] [*місцезнаходження ПС*], ПРОШУ РУЛІННЯ [*наміри*]

* [*aircraft type*] [*wake turbulence category if "heavy"*] [*aircraft location*] (*flight rules*) TO (*aerodrome of destination*) REQUEST TAXI [*intentions*];

* [*тип ПС*] [*категорія ПС за турбулентністю у сліді, для «важких ПС»*] (*правила польотів*) ДО (*аеродром призначення*) ПРОШУ РУЛІННЯ [*наміри*];

TAXI TO HOLDING POINT [*number*] [*RUNWAY (number)*] [*HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))*] [*TIME (time)*];

РУЛІТЬ ДО ТОЧКИ ОЧІКУВАННЯ [ЗПС (*номер*)] [ОЧІКУЙТЕ БІЛЯ ЗПС (*номер*)] (або ПЕРЕТИНАЙТЕ ЗПС (*номер*)) [ЧАС (*час*)];

2) ... при необхідності видачі детальних вказівок щодо руління

* [*aircraft type*] [*wake turbulence category if "heavy"*] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;

* [*тип ПС*] [*категорія ПС за турбулентністю у сліді, для «важких ПС»*] ПРОШУ МАРШРУТ РУЛІННЯ;

TAXI TO HOLDING POINT [*number*] [*RUNWAY (number)*] VIA (*specific route to be followed*) [*TIME (time)*] [*HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or*

РУЛІТЬ ДО ТОЧКИ ОЧІКУВАННЯ [ЗПС (*номер*)] ПО (*визначений маршрут руління*) [ЧАС (*час*)] [ОЧІКУЙТЕ БІЛЯ ЗПС (*номер*)] (або

	CROSS RUNWAY (<i>number</i>));	ПЕРЕТИНАЙТЕ ЗПС (<i>номер</i>));
3) ...якщо аеродромна інформація не надається з інших джерел, наприклад з ATIS	TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] (<i>followed by aerodrome information as applicable</i>) [TIME (<i>time</i>)];	РУЛІТЬ ДО ТОЧКИ ОЧІКУВАННЯ (<i>надається інформація щодо аеродрому</i>) [ЧАС (<i>час</i>)];
	TAKE (<i>or</i> TURN) FIRST (<i>or</i> SECOND) LEFT (<i>or</i> RIGHT);	ПЕРШИЙ (<i>або</i> ДРУГИЙ) ПОВОРОТ НАЛІВО (<i>або</i> НАПРАВО);
	TAXI VIA (<i>identification of taxiway</i>);	РУЛІТЬ ПО (<i>назва руліжної доріжки</i>);
	TAXI VIA RUNWAY (<i>number</i>);	РУЛІТЬ ЧЕРЕЗ ЗПС (<i>номер</i>);
	TAXI TO TERMINAL (<i>or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA</i>) [STAND (<i>number</i>)];	РУЛІТЬ ДО ТЕРМІНАЛУ (<i>або іншого місця, наприклад ЗОНА ДЛЯ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ</i>) [СТОЯНКА (<i>номер</i>)];
4) ...для вертольотів	* REQUEST AIR-TAXIING FROM (<i>or</i> VIA) TO (<i>location or routing as appropriate</i>);	* ПРОШУ РУЛІННЯ У ПОВІТРІ З (<i>або</i> ПО) ДО (<i>місце або маршрут</i>);
	AIR-TAXI TO (<i>or</i> VIA) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i>)];	РУЛІННЯ У ПОВІТРІ ДО (<i>або</i> ПО) (<i>місце або маршрут</i>) [ОБЕРЕЖНО (<i>пил, поземок, сміття, руліть легке ПС, люди тощо</i>)];
	AIR TAXI VIA (<i>direct, as requested, or specified route</i>) TO (<i>location, heliport, operating or</i>	РУЛІТЬ У ПОВІТРІ (<i>прямо, згідно з запитом або за встановленим маршрутом</i>) ДО (<i>місце,</i>

	<i>movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);</i>	вертодром, експлуатаційна або робоча площа, робоча або неробоча ЗПС). ОМИНАЙТЕ (ПС або транспортні засоби, або людей);
5) ... після посадки	* REQUEST BACKTRACK;	* ПРОШУ РУЛІННЯ В ЗВОРОТНОМУ НАПРЯМКУ;
	BACKTRACK APPROVED;	РУЛІННЯ В ЗВОРОТНОМУ НАПРЯМКУ ДОЗВОЛЯЮ;
	BACKTRACK RUNWAY (<i>number</i>);	РУЛІТЬ В ЗВОРОТНОМУ НАПРЯМКУ ПО ЗПС (<i>номер</i>);
6) ... загальне	* [(<i>aircraft location</i>)] REQUEST TAXI TO (<i>destination on aerodrome</i>);	* [місцезнаходження ПС] ПРОШУ РУЛІННЯ ДО (<i>місце призначення на аеродромі</i>);
	TAXI STRAIGHT AHEAD;	РУЛІТЬ ПРЯМО;
	TAXI WITH CAUTION;	РУЛІТЬ З ОБЕРЕЖНІСТЮ;
	GIVE WAY TO (<i>description and position of other aircraft</i>);	ПРОПУСТІТЬ (<i>опис та місцезнаходження іншого ПС</i>);
	* GIVING WAY TO (<i>traffic</i>);	* ПРОПУСКАЮ (ПС);
	* TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT;	* РУХ (або тип ПС) СПОСТЕРІГАЮ;

TAXI INTO HOLDING BAY;	РУЛІТЬ НА ПЛОЩАДКУ ОЧІКУВАННЯ;
FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>);	ПРЯМУЙТЕ ЗА (<i>опис іншого ПС або транспортного засобу</i>);
VACATE RUNWAY;	ЗВІЛЬНІТЬ ЗПС;
* RUNWAY VACATED;	* ЗПС ЗВІЛЬНИВ;
EXPEDITE TAXI [<i>reason</i>];	ПРИСКОРЬТЕ РУЛІННЯ [<i>причина</i>];
* EXPEDITING;	* ПРИСКОРЮЮСЬ;
[CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>];	[ОБЕРЕЖНО] РУЛІТЬ ПОВІЛЬНІШЕ [<i>причина</i>];
* SLOWING DOWN.	* УПОВІЛЬНЮЮСЬ.
8. ОЧІКУВАННЯ	
‡ HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>);	‡ ОЧІКУЙТЕ (<i>напрямок</i>) БІЛЯ (<i>місце, номер ЗПС і т.п.</i>);
‡ HOLD POSITION;	‡ ОЧІКУЙТЕ НА МІСЦІ;
‡ HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>);	‡ ОЧІКУЙТЕ (<i>відстань</i>) ВІД (<i>місце</i>);
1) ... очікувати біля ЗПС не ближче, ніж зазначено у пункті 10 глави 5 розділу VII цих авіаційних правил	‡ ОЧІКУЙТЕ НА ВІДСТАНІ ДО (<i>місце</i>);
‡ HOLD SHORT OF (<i>position</i>);	* ОЧІКУЮ;
* HOLDING;	* ОЧІКУЮ НА ВІДСТАНІ;
* HOLDING SHORT.	
	Процедурні слова «ЗРОЗУМІВ» (ROGER) та «ВИКОНУЮ» (WILCO) не повинні

Продовження додатку 6

використовуватися для підтвердження вказівок, в яких використовується «ОЧІКУЙТЕ» (HOLD), «ОЧІКУЙТЕ НА МІСЦІ» (HOLD POSITION) та «ОЧІКУЙТЕ НА ВІДСТАНІ ВІД (місце)» (HOLD SHORT OF (position)). В кожному з цих випадків підтвердження повинно містити фрази «ОЧІКУЮ» (HOLDING) або «ОЧІКУЮ НА ВІДСТАНІ» (HOLDING SHORT), відповідно.

9. ДЛЯ ПЕРЕТИНУ ЗПС

За відповідною вказівкою, пілот надасть доповідь «ЗПС ЗВІЛЬНИВ» (RUNWAY VACATED), коли ПС буде повністю знаходитися за відповідною точкою очікування біля ЗПС.

* REQUEST CROSS RUNWAY (*number*);

CROSS RUNWAY (*number*) [REPORT VACATED];

EXPEDITE CROSSING RUNWAY (*number*) TRAFFIC (*aircraft type*) (*distance*) KILOMETRES (or MILES) FINAL;

* ПРОШУ ПЕРЕТНУТИ ЗПС (номер);

Якщо АДВ не має можливості візуально спостерігати перетин ЗПС повітряним судном (наприклад вночі чи при низькій видимості), вказівка завжди має містити запит на підтвердження звільнення ЗПС.

ПЕРЕТИНАЙТЕ ЗПС (*номер*) [ПОВІДОМТЕ ПРО ЗВІЛЬНЕННЯ];

ПРИСКОРЬТЕ ПЕРЕТИН ЗПС (*номер*) РУХ (*тип ПС*) (*відстань*) КІЛОМЕТРІВ (або МІЛЬ) НА ПОСАДКОВІЙ ПРЯМІЙ;

	TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];	РУЛІТЬ ДО ТОЧКИ ОЧІКУВАННЯ [ЗПС (номер)] ПО (визначений маршрут слідування), [ОЧІКУЙТЕ БІЛЯ ЗПС (номер)] або [ПЕРЕТИНАЙТЕ ЗПС (номер)];
	* RUNWAY VACATED.	* ЗПС ЗВІЛЬНИВ
10. ПІДГОТОВКА ДО ЗЛЬОТУ	UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);	НЕ МОЖУ ДОЗВОЛИТИ ВИЛІТ (позначення) (причини);
	REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];	ПОВІДОМТЕ ГОТОВНІСТЬ [ДО ВИЛЬОТУ];
	ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;	ВИ ГОТОВІ [ДО ВИЛЬОТУ]?;
	ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;	ВИ ГОТОВІ ДО НЕГАЙНОГО ВИЛЬОТУ?;
	* READY;	* ГОТОВИЙ;
1) ... дозвіл займати ЗПС та очікувати дозволу на зліт	LINE UP [AND WAIT];	ВИРУЛЮЙТЕ НА ЗПС [ТА ЧЕКАЙТЕ];
	† LINE UP RUNWAY (number);	† ВИРУЛЮЙТЕ НА ЗПС (номер);
	LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;	ВИРУЛЮЙТЕ НА ЗПС. БУДЬТЕ ГОТОВІ ДО НЕГАЙНОГО ВИЛЬОТУ;
2) ... умовні дозволи	** (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition);	** (умова) ВИРУЛЮЙТЕ НА ЗПС (коротке повторення умови);

3) ...підтвердження умовного дозволу	* (<i>condition</i>) LINING UP (<i>brief reiteration of the condition</i>);	* (умова) ВИРУЛЮЮ НА ЗПС (<i>коротке повторення умови</i>)
4) ... підтвердження або не підтвердження повтореного пілотом умовного дозволу	[THAT IS] CORRECT (<i>or</i> NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (<i>as appropriate</i>).	ВІРНО (<i>або</i> НЕВІРНО) [ПОВТОРЮЮ]...(<i>відповідна фраза</i>)
11. ДОЗВІЛ НА ЗЛІТ	RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];	ЗПС (<i>номер</i>) ЗЛІТ ДОЗВОЛЯЮ [НАДАЙТЕ ДОПОВІДЬ ПРО ЗЛІТ];
1) ... коли використовуються скорочені інтервали на ЗПС	(<i>traffic information</i>) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF;	(<i>інформація про рух</i>) ЗПС (<i>номер</i>) ЗЛІТ ДОЗВОЛЯЮ;
2) ... коли вказівка виконати зліт не виконана	TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [<i>instructions</i>];	ЗЛІТАЙТЕ НЕГАЙНО АБО ЗВІЛЬНІТЬ ЗПС [<i>вказівки</i>];
	TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;	ЗЛІТАЙТЕ НЕГАЙНО АБО ОЧІКУЙТЕ БІЛЯ ЗПС;
3) ... скасування дозволу на зліт	HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (<i>reasons</i>);	ОЧІКУЙТЕ НА МІСЦІ, ЗЛІТ СКАСОВУЮ, ПОВТОРЮЮ ЗЛІТ СКАСОВУЮ (<i>причини</i>);
	* HOLDING;	* ОЧІКУЮ
4) ... скасування зльоту після того як ПС вже почало розбіг	STOP IMMEDIATELY [<i>repeat aircraft call sign</i>] STOP IMMEDIATELY];	ЗУПИНІТЬСЯ НЕГАЙНО [<i>повторити позивний ПС</i>]

		ЗУПИНІТЬСЯ НЕГАЙНО];
	* STOPPING;	* ЗУПИНЯЮСЬ
5) ...для вертольотів	CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (<i>location</i>)] (<i>present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number</i>);	ЗЛІТ ДОЗВОЛЯЮ [ВІД (<i>місце</i>)] (<i>поточне місце, РД, зона кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту, ЗПС та номер</i>);
	* REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;	* ПРОШУ УМОВИ ВІЛЬОТУ;
	AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (<i>or</i> LEFT, <i>or</i> CLIMB) (<i>instructions as appropriate</i>).	ПІСЛЯ ВІЛЬОТУ НАПРАВО (або НАЛІВО, або НАБИРАЙТЕ) (<i>відповідні вказівки</i>).
	HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.	Фрази ОЧІКУЮ та ЗУПИНЯЮСЬ використовуються для відповіді на п. «3» та «4» відповідно.
12. ВКАЗІВКИ ЩОДО РОЗВОРОТУ ЧИ НАБОРУ ВИСОТИ ПІСЛЯ ЗЛЬОТУ	* REQUEST RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN; RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN APPROVED;	* ПРОШУ ПРАВИЙ (або ЛІВИЙ) РОЗВОРОТ; ПРАВИЙ (або ЛІВИЙ) РОЗВОРОТ ДОЗВОЛЯЮ;
	WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN;	ПОВІДОМЛЮ ПІЗНІШЕ ПРО МОЖЛИВІСТЬ ПРАВОГО (або ЛІВОГО) РОЗВОРОТУ;
1) ... запит часу зльоту	REPORT AIRBORNE;	ДОПОВІСТИ ПРО ЗЛІТ

	AIRBORNE (<i>time</i>);	ЗЛІТ В (час);
	AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>instructions</i>);	ПІСЛЯ ПРОЛЬОТУ (рівень) (вказівки);
2) ... для витримування курсу	CONTINUE RUNWAY HEADING (<i>instructions</i>);	ПРОДОВЖУЙТЕ З КУРСОМ ЗПС (вказівки);
3) ... для слідування по визначеному треку	TRACK EXTENDED CENTRE LINE (<i>instructions</i>);	ПРОДОВЖУЙТЕ ПО ТРЕКУ ЗЛЬОТУ (вказівки);
	CLIMB STRAIGHT AHEAD (<i>instructions</i>).	НАБИРАЙТЕ ПРЯМО (вказівки);
13. ВХІД ДО АЕРОДРОМНОГО КОЛА ПОЛЬОТІВ	* [<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) FOR LANDING;	* [<i>тип ПС</i>] (<i>місцезнаходження</i>) (рівень) ДЛЯ ПОСАДКИ;
	JOIN [(<i>direction of circuit</i>)] (<i>position in circuit</i>) (<i>runway number</i>) [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) [TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>)] QNH (<i>or QFE</i>) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];	ВХОДЬТЕ ДО [(<i>напрямок кола польотів</i>)] (<i>позиція в колі</i>) (<i>номер ЗПС</i>) [ПРИЗЕМНИЙ] ВІТЕР (<i>напрямок та швидкість</i>) (<i>одиниці виміру</i>) [ТЕМПЕРАТУРА [МІНУС] (<i>число</i>)] ТИСК QNH (<i>або QFE</i>) (<i>число</i>) [(<i>одиниці виміру</i>)] [ПУХ (<i>деталі</i>)];
	MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (<i>number</i>) [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) [TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>)] QNH (<i>or QFE</i>) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];	ЗАХОДЬТЕ НА ПОСАДКУ З ПРЯМОЇ, ЗПС (<i>номер</i>) [ПРИЗЕМНИЙ] ВІТЕР (<i>напрямок та швидкість</i>) (<i>одиниці виміру</i>) [ТЕМПЕРАТУРА [МІНУС] (<i>число</i>)] ТИСК QNH (<i>або QFE</i>) (<i>число</i>)

		[(одиниці виміру)] [ПУХ (деталі)];
1) ... коли доступна інформація ATIS	* (<i>aircraft type</i>) (<i>position</i>) (<i>level</i>) INFORMATION (<i>ATIS identification</i>) FOR LANDING;	* (<i>тип ПС</i>) (<i>місцезнаходження</i>) (<i>рівень</i>) ІНФОРМАЦІЯ (<i>позначення інформації ATIS</i>) ДЛЯ ПОСАДКИ;
	JOIN (<i>position in circuit</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] QNH (<i>or</i> QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)].	ВХОДЬТЕ ДО (<i>ділянка у колі польотів</i>) [ЗПС (<i>номер</i>)] ТИСК QNH (<i>або</i> QFE) (<i>число</i>) [(<i>одиниці виміру</i>)] [ПУХ (<i>деталі</i>)];
14. ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ У АЕРОДРОМНОМУ КОЛІ	* (<i>position in circuit, e.g.</i> DOWNWIND/FINAL);	* (<i>позиція у колі, наприклад</i> ТРЕТІЙ РОЗВОРОТ/ ПРЯМА);
	NUMBER ... FOLLOW (<i>aircraft type and position</i>) [<i>additional instructions if required</i>].	НОМЕР ... ПРЯМУЙТЕ ЗА (<i>тип ПС та його місцезнаходження</i>) [<i>додаткові вказівки, за необхідності</i>].
15. ВКАЗІВКИ ЩОДО ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	MAKE SHORT APPROACH;	ЗАХОДЬТЕ НА ПОСАДКУ ПО КОРОТКІЙ ПРЯМІЙ;
1) Доповідь «НА ДОВГІЙ ПРЯМІЙ» означає, що ПС виходить на посадкову пряму на відстані більше ніж 7 км (4 NM) до точки приземлення або що ПС виконує заходження на посадку з прямої та перебуває на відстані 15 км (8 NM) до точки приземлення. В обох випадках на відстані 7 км (4 NM) до точки	MAKE LONG APPROACH (<i>or</i> EXTEND DOWNWIND);	ЗАХОДЬТЕ НА ПОСАДКУ ПО ДОВГІЙ ПРЯМІЙ (або ЗАТЯГНІТЬ ТРЕТІЙ);
	REPORT BASE (<i>or</i> FINAL, <i>or</i> LONG FINAL);	ПОВІДОМТЕ ТРЕТІЙ РОЗВОРОТ (або НА ПРЯМІЙ, або НА ДОВГІЙ ПРЯМІЙ);
	CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR	ПРОДОВЖУЙТЕ ЗАХОДЖЕННЯ [БУДЬТЕ ГОТОВІ ДО

приземлення необхідно доповісти «НА ПРЯМІЙ»	POSSIBLE GO AROUND].	ВИХОДУ НА ДРУГЕ КОЛО].
16. ДОЗВІЛ НА ПОСАДКУ	RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED TO LAND;	ЗПС (<i>номер</i>) ПОСАДКУ ДОЗВОЛЯЮ;
1) ...при використанні скорочених інтервалів на ЗПС	(<i>traffic information</i>) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED TO LAND;	(<i>інформація про рух</i>) ЗПС (<i>номер</i>) ПОСАДКУ ДОЗВОЛЯЮ;
2) ...спеціальні операції	CLEARED TOUCH AND GO; MAKE FULL STOP;	ДОЗВОЛЯЮ ТОРКАННЯ ТА ЗЛІТ; ЗУПИНІТЬСЯ ПОВНІСТЮ;
3) ...під час виконання заходження на посадку вздовж або паралельно ЗПС із зниження до погодженої мінімальної висоти	* REQUEST LOW APPROACH (<i>reasons</i>); CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)] [(<i>altitude restriction if required</i>) (<i>go around instructions</i>)];	* ПРОШУ НИЗЬКЕ ЗАХОДЖЕННЯ (<i>причина</i>); НИЗЬКЕ ЗАХОДЖЕННЯ ДОЗВОЛЯЮ [ЗПС (<i>номер</i>)] [(<i>обмеження за висотою, за потреби</i>) (<i>вказівка щодо виходу на друге коло</i>)];
4) ...для прольоту над АДВ або іншим пунктом спостереження для візуального огляду ПС з землі	* REQUEST LOW PASS (<i>reasons</i>); CLEARED LOW PASS [<i>as in 3</i>];	* ПРОШУ НИЗЬКИЙ ПРОЛІТ (<i>причина</i>); НИЗЬКИЙ ПРОЛІТ ДОЗВОЛЯЮ [<i>як в пункті «3»</i>];
5) ...для операцій вертольотів	* REQUEST STRAIGHT-IN (<i>or</i> CIRCLING APPROACH, LEFT (<i>or</i> RIGHT) TURN TO (<i>location</i>)); MAKE STRAIGHT-IN (<i>or</i> CIRCLING APPROACH,	* ПРОШУ ЗАХОДЖЕННЯ З ПРЯМОЇ (або З КОЛА, ЛІВИМ (або ПРАВИМ) РОЗВОРОТОМ ДО (місце)); ЗАХОДЬТЕ З ПРЯМОЇ (або З КОЛА, ЛІВИМ

	LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.	(або ПРАВИМ) РОЗВОРОТОМ ДО (місце, ЗПС, руліжна доріжка, посадкова пряма та зона зльоту)) [ПРИЛІТ (або МАРШРУТ ПРИЛЬОТУ) (число, назва, або код)]. [ОЧІКУЙТЕ НА ВІДСТАНІ ВІД (робоча ЗПС, продовження осьової лінії та ін.)] [ТРИМАЙТЕСЬ (напрямок або відстань) ВІД (ЗПС, осьова лінія ЗПС, інший вертоліт або ПС)]. [ОБЕРЕЖНО (лінії електропередач, неосвітлені переешкоди, турбулентність у сліді, і т.п.)]. ПОСАДКУ ДОЗВОЛЯЮ.
17. ЗАТРИМКА ПС	CIRCLE THE AERODROME;	ВИКОНУЙТЕ ПОЛІТ ПО КОЛУ НАД АЕРОДРОМОМ;
	ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION];	ВИКОНАЙТЕ ВІРАЖ (ВПРАВО або ВЛІВО) [З ДАНОЇ ПОЗИЦІЇ];
	MAKE ANOTHER CIRCUIT.	ВИКОНАЙТЕ ЩЕ ОДНЕ КОЛО.
18. НЕВДАЛЕ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	GO AROUND;	ВИХОДЬТЕ НА ДРУГЕ КОЛО;
	* GOING AROUND.	* ВИХОДЖУ НА ДРУГЕ КОЛО.
19. ІНФОРМАЦІЯ ДЛЯ ПС		

1) ... коли пілот просить візуально перевірити випуск шасі	LANDING GEAR APPEARS DOWN;	ШАСІ ВИГЛЯДАЄ ВИПУЩЕНИМ;
	RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);	ПРАВА (або ЛІВА, або ПЕРЕДНЯ) СТІЙКА ШАСІ ВИГЛЯДАЄ ПІДНЯТОЮ (або ВИПУЩЕНОЮ);
	WHEELS APPEAR UP;	ШАСІ ВИГЛЯДАЄ ПІДНЯТИМ;
	RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);	ПРАВА (або ЛІВА, або ПЕРЕДНЯ) СТІЙКА ШАСІ ВИГЛЯДАЄ НЕ ПРИБРАНОЮ (або НЕ ВИПУЩЕНОЮ);
2) ...турбулентність у сліді	CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];	ОБЕРЕЖНО ТУРБУЛЕНТНІСТЬ У СЛІДІ [ВІД (тип ПС) ЩО ПРИБУВАЄ або ВИЛІТАЄ)] [додаткова інформація, за потреби];
3) ...реактивний струмень на пероні або на РД	CAUTION JET BLAST;	ОБЕРЕЖНО РЕАКТИВНИЙ СТРУМІНЬ;
4) ...потік від повітряного гвинта літака	CAUTION SLIPSTREAM.	ОБЕРЕЖНО ПОВІТРЯНИЙ СТРУМІНЬ ВІД ГВИНТА.
20. ЗВІЛЬНЕННЯ ЗПС ТА ЗВ'ЯЗОК ПІСЛЯ ПОСАДКИ	CONTACT GROUND (frequency);	ЗВ'ЯЗОК З РУЛІННЯМ (частота);
	WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency);	ПІСЛЯ ЗВІЛЬНЕННЯ ЗВ'ЯЗОК З РУЛІННЯМ (частота);

	EXPEDITE VACATING;	ПРИСКОРТЕ ЗВІЛЬНЕННЯ;
	YOUR STAND (or GATE) (designation);	ВАША СТОЯНКА (або ГЕЙТ) (позначення);
	TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency);	(ПОВЕРТАЙТЕ) ПЕРШИЙ (або ДРУГИЙ, або ЗРУЧНИЙ) ВЛІВО (або ВПРАВО) ТА ЗВ'ЯЗОК З РУЛІННЯМ (частота);
1) ... для вертольотів	AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area);	РУЛІННЯ В ПОВІТРІ ДО ВЕРТОЛІТНОЇ СТОЯНКИ (або) ДО МІСЦЯ СТОЯНКИ ВЕРТОЛЬОТІВ (зона);
	AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];	РУЛІННЯ У ПОВІТРІ (або ЧЕРЕЗ) (місце або маршрут відповідно) [ОБЕРЕЖНО (пил, поземок, сміття, рулить легке ПС, люди тощо)];
	AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).	РУЛІННЯ У ПОВІТРІ (прямо, за запитом або визначений маршрут) ДО (місце, вертодром, експлуатаційна або робоча площа, робоча або неробоча ЗПС). ОМИНАЙТЕ (ПС або транспорт, або персонал).

5. Координація між органами ОПР

1. РОЗРАХУНКОВІ ТА ПЕРЕГЛЯНУТІ ДАНІ	ESTIMATE [direction of flight] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR	ОЧІКУЙТЕ [напрямок польоту] (позивний ПС) [КОД ВІДПОВІДАЧА
--	---	--

	<i>code</i>)] (<i>type</i>) ESTIMATED (<i>код ВОРЛ</i>)] (<i>тип</i>) (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) РОЗРАХУНКОВО (<i>level</i>) (<i>or</i> DESCENDING (<i>основна точка</i>) (<i>час</i>) FROM (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)) (рівень) (<i>або</i> [SPEED (<i>filed TAS</i>)] ЗНИЖЕННЯ З (<i>рівень</i>) (<i>route</i>) [REMARKS]; ДО (<i>рівень</i>) [ШВИДКІСТЬ (<i>заявлена істинна швидкість</i>)] (<i>маршрут</i>) [ПРИМІТКИ];	
1) ... орган, що передає контроль за ПС	ESTIMATE (<i>significant point</i>) ON (<i>aircraft call sign</i>);	ОЧІКУЙТЕ (<i>основна точка</i>) (<i>позивний ПС</i>)
2) ... відповідь органу, що приймає контроль за ПС (якщо деталі плану польоту не доступні)	NO DETAILS;	ДЕТАЛІ ВІДСУТНІ;
3) ... відповідь органу ОПП, який приймає контроль за ПС (коли є деталі плану польоту)	(<i>aircraft type</i>) (<i>destination</i>);	(<i>тип ПС</i>) (<i>аеродром призначення</i>);
4) ... відповідь органу ОПП, який передає контроль за ПС	[SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] [ESTIMATED] (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>);	[КОД ВІДПОВІДАЧА (<i>код ВОРЛ</i>)] [РОЗРАХУНОК] (<i>основна точка</i>) (<i>час</i>) НА (<i>рівень</i>);

У випадку відсутності даних плану польоту, станція, яка приймає інформацію, відповідає на підпункт 1 фразою «ДЕТАЛІ ВІДСУТНІ» (NO DETAILS), тоді станція, яка передає інформацію повинна надати дані повністю, як зазначено у пункті 1.

<p>ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (<i>identification and classification</i>) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (<i>figure or figures</i>) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) ESTIMATED GROUND SPEED (<i>figure</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>);</p>	<p>ОЧІКУЙТЕ НЕКЕРОВАНИЙ АЕРОСТАТ(И) (<i>ідентифікація та класифікація</i>) РОЗРАХУНКОВО НАД (місце) В (час) ПОВІДОМЛЕНО ЕШЕЛОН(И) (<i>цифра або цифри</i>) [або ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ НЕВІДОМИЙ] НАПРЯМОК РУХУ (<i>вказати</i>) РОЗРАХУНКОВА НАЗЕМНА ШВИДКІСТЬ (<i>число</i>) (<i>інша важлива інформація, за наявності</i>);</p>	
<p>REVISION (<i>aircraft call sign</i>) (<i>details as necessary</i>).</p>	<p>ПЕРЕГЛЯД (<i>позивний ПС</i>) (<i>деталі за необхідності</i>).</p>	
<p>2. ПЕРЕДАННЯ КОНТРОЛЮ</p>	<p>REQUEST RELEASE OF (<i>aircraft call sign</i>); (<i>aircraft call sign</i>) RELEASED [AT (<i>time</i>)] [<i>conditions/restrictions</i>];</p>	<p>ПРОШУ ПЕРЕДАТИ НА УПРАВЛІННЯ (<i>позивний ПС</i>); (<i>позивний ПС</i>) ПЕРЕДАНО [В (<i>час</i>)] [<i>умови/обмеження</i>];</p>
<p>IS (<i>aircraft call sign</i>) RELEASED [FOR CLIMB (<i>or DESCENT</i>)];</p>	<p>ЧИ ПЕРЕДАНО (<i>позивний ПС</i>) [ДЛЯ НАБОРУ ВИСОТИ (<i>або ЗНИЖЕННЯ</i>)];</p>	
<p>(<i>aircraft call sign</i>) NOT RELEASED [UNTIL (<i>time or significant point</i>)];</p>	<p>(<i>позивний ПС</i>) НЕ ПЕРЕДАНО [ДО (<i>час або основна точка</i>)];</p>	

	UNABLE (<i>aircraft call sign</i>) [TRAFFIC IS (<i>details</i>)].	НЕМОЖЛИВО ПЕРЕДАТИ (<i>позивний ПС</i>) [РУХ (<i>подробиці</i>)];
3. ЗМІНА ДОЗВОЛУ	MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (<i>aircraft call sign</i>) TO (<i>details of alteration proposed</i>);	ЧИ МОЖЕМО МИ ЗМІНИТИ ДОЗВІЛ (<i>позивний ПС</i>) НА (<i>подробиці запропонованих змін</i>)?;
	AGREED TO (<i>alteration of clearance</i>) OF (<i>aircraft call sign</i>);	ПОГОДЖЕНО (<i>подробиці запропонованих змін</i>) ДЛЯ (<i>позивний ПС</i>);
	UNABLE (<i>aircraft call sign</i>);	НЕМОЖЛИВО ДЛЯ (<i>позивний ПС</i>);
	UNABLE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).	НЕМОЖЛИВО (<i>бажаний маршрут, рівень і т.д.</i>) [ДЛЯ (<i>позивний ПС</i>)] [ЧЕРЕЗ (<i>причина</i>)] (<i>запропонований альтернативний дозвіл</i>).
4. ПОГОДЖЕННЯ ЗАПИТУ	APPROVAL REQUEST (<i>aircraft call sign</i>) ESTIMATED DEPARTURE FROM (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);	ПРОШУ ПІДТВЕРДЖЕННЯ (<i>позивний ПС</i>) РОЗРАХУНКОВИЙ ЧАС ВИЛЬОТУ З (<i>основна точка</i>) В (<i>час</i>);
	(<i>aircraft call sign</i>) REQUEST APPROVED [(<i>restriction if any</i>)];	ЗАПИТ ДЛЯ (<i>позивний ПС</i>) ПІДТВЕРДЖЕНО [(<i>обмеження, за наявності</i>)];
	(<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>alternative instructions</i>).	НЕМОЖЛИВО ПІДТВЕРДИТИ ДЛЯ (<i>позивний ПС</i>)

(альтернативні
вказівки).

5. ПЕРЕДАННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПС, ЩО ПРИБУВАЄ	[INBOUND RELEASE] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (SSR <i>code</i>)] (<i>type</i>) FROM (<i>departure point</i>) RELEASED AT (<i>significant point, or time, or level</i>) CLEARED TO AND ESTIMATING (<i>clearance limit</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) [EXPECTED APPROACH TIME <i>or</i> NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (<i>time</i>).	[ПЕРЕДАЮ ПРИБУВАЮЧИЙ БОРТ] (<i>позивний ПС</i>) [КОД ВІДПОВІДАЧА (<i>код ВОРЛ</i>)] (<i>тип</i>) З (<i>пункт вильоту</i>) БУДЕ ПЕРЕДАНИЙ (<i>основна точка, час або рівень</i>) ДОЗВОЛЕНО ТА РОЗРАХОВУЄ ПРОЛІТ (<i>межа дії дозволу</i>) (<i>час</i>) НА (<i>рівень</i>) [РОЗРАХУНКОВИЙ ЧАС ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ <i>або</i> ЗАТРИМОК НЕ ОЧІКУЄТЬСЯ] ВИЙДЕ НА ЗВ'ЯЗОК В (<i>час</i>)
6. ПЕРЕДАННЯ НА УПРАВЛІННЯ	HANDOVER (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (SSR <i>code</i>)] POSITION (<i>aircraft position</i>) (<i>level</i>).	ПЕРЕДАЮ (<i>позивний ПС</i>) [КОД ВІДПОВІДАЧА (<i>код ВОРЛ</i>)] (<i>місцезнаходження ПС</i>) (<i>рівень</i>).
7. ПРИСКОРЕННЯ ВИДАЧІ ДОЗВОЛУ	EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) EXPECTED DEPARTURE FROM (<i>place</i>) AT (<i>time</i>);	ПРИСКОРЬТЕ ДОЗВІЛ (<i>позивний ПС</i>) ОЧІКУЄТЬСЯ ВИЛІТ З (<i>місце</i>) В (<i>час</i>);
	EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) [ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REQUESTS (<i>level or route, etc.</i>).	ПРИСКОРЬТЕ ДОЗВІЛ (<i>позивний ПС</i>) [РОЗРАХУНКОВО] В (<i>місце</i>) В (<i>час</i>) НАДАЄ ЗАПИТ (<i>рівень або маршрут, і т.п.</i>)

8. ОПЕРАЦІЇ В
ПОВІТРЯНОМУ
ПРОСТОРИ ЗІ
СКОРОЧЕНИМ
МІНІМУМОМ
ВЕРТИКАЛЬНОГО
ЕШЕЛОНУВАННЯ
(RVSM)

- | | | |
|---|--|---|
| <p>1) ... для усного доповнення до автоматизованого обміну розрахункових повідомлень ПС недопущених до RVSM або усного доповнення інформації, що міститься в полі 18 плану польоту, яка не передаються автоматично системою автоматизованого обміну повідомлень</p> | <p>NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];</p> | <p>НЕ ДОПУЩЕНИЙ ДО RVSM [(додаткова інформація, наприклад, ДЕРЖАВНЕ ПС)];</p> |
| <p>2) ... для повідомлення про виникнення непередбачуваних обставин, через які ПС не може витримувати RVSM, такі як сильна турбулентність або інші метеорологічні явища або відмова обладнання, тощо</p> | <p>UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).</p> | <p>НЕ МОЖЕ ВИТРИМУВАТИ RVSM ЧЕРЕЗ ТУРБУЛЕНТНІСТЬ (або ОБЛАДНАННЯ).</p> |

6. Фразеологія під час використання CPDLC

1. ОПЕРАЦІЙНИЙ
СТАТУС

1) ...відмова CPDLC	[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (<i>instructions</i>);	[УСІМ БОРТАМ ВІДМОВА CPDLC (<i>вказівки</i>);
2) ... помилка одного повідомлення CPDLC	CPDLC MESSAGE FAILURE (<i>appropriate clearance, instruction, information or request</i>);	ПОМИЛКА ПОВІДОМЛЕННЯ CPDLC (<i>відповідний дозвіл, вказівка, інформація або запит</i>);
3) ...для виправлення дозволу, вказівки, інформації або запиту у CPDLC	DISREGARD CPDLC (<i>message type</i>) MESSAGE, BREAK (<i>correct clearance, instruction, information or request</i>);	СКАСОВУЮ (<i>тип повідомлення</i>) ПОВІДОМЛЕННЯ CPDLC, ПАУЗА (<i>правильний дозвіл, вказівка, інформація або запит</i>);
4) ...для надання вказівки усім повітряним суднам або окремому повітряному судну не надавати запити по CPDLC на протязі певного проміжку часу	[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(<i>reason</i>)];	[УСІМ БОРТАМ] ПРИПИНІТЬ НАДСИЛАТИ ЗАПИТИ ПО CPDLC [ДО ВКАЗІВКИ] [(<i>причина</i>)];
5) ...для відновлення використання CPDLC	[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.	[УСІМ БОРТАМ] ВІДНОВІТЬ НОРМАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ CPDLC

II. Фразеологія при ОПП з використанням систем спостереження ОПП

Зазначену нижче фразеологію застосовують при наданні ОПП з використанням систем спостереження. Фразеологію з вищенаведених розділів також можна застосовувати під час ОПП з використанням систем спостереження.

1. Загальна фразеологія при використанні систем спостереження ОПР

1. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПС	REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (<i>or</i> ALTITUDE)];	ПОВІДОМТЕ КУРС [ТА ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ] (<i>або</i> АБСОЛЮТНУ ВИСОТУ)];
	FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>);	ДЛЯ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ПОВЕРНІТЬ ВЛІВО (<i>або</i> ВПРАВО) КУРС (<i>три цифри</i>);
	TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;	ПЕРЕДАВАЙТЕ ДЛЯ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ТА ПОВІДОМТЕ КУРС;
	RADAR CONTACT [<i>position</i>];	СПОСТЕРІГАЮ [<i>позиція</i>];
	IDENTIFIED [<i>position</i>];	РОЗПІЗНАНІ [<i>позиція</i>];
	NOT IDENTIFIED [<i>reason</i>], [RESUME (<i>or</i> CONTINUE) OWN NAVIGATION].	НЕ РОЗПІЗНАНІ [<i>причина</i>], [ВІДНОВІТЬ (<i>або</i> ПРОДОВЖУЙТЕ) ЗА ВЛАСНИМИ ЗАСОБАМИ].
2. ІНФОРМАЦІЯ ПРО МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ	POSITION (<i>distance</i>) (<i>direction</i>) OF (<i>significant point</i>) (<i>or</i> OVER <i>or</i> ABEAM (<i>significant point</i>)).	ВАШЕ МІСЦЕ (<i>відстань</i>) (<i>напрямок</i>) ВІД (<i>основна точка</i>) (<i>або</i> НАД <i>або</i> ТРАВЕРЗ (<i>основна точка</i>))
3. ВКАЗІВКИ ЩОДО НАВЕДЕННЯ	LEAVE (<i>significant point</i>) HEADING (<i>three digits</i>);	ПІСЛЯ (<i>основна точка</i>) КУРС (<i>три цифри</i>);
	CONTINUE HEADING (<i>three digits</i>);	ПРОДОВЖУЙТЕ З КУРСОМ (<i>три цифри</i>);

	CONTINUE PRESENT HEADING;	ПРОДОВЖУЙТЕ З ЦИМ КУРСОМ;
	FLY HEADING (<i>three digits</i>);	КУРС (<i>три цифри</i>);
	TURN LEFT (<i>or RIGHT</i>) HEADING (<i>three digits</i>) [<i>reason</i>];	[ПОВЕРНІТЬ] ВЛІВО (або ВПРАВО) КУРС (<i>три цифри</i>) [<i>причина</i>];
	TURN LEFT (<i>or RIGHT</i>) (<i>number of degrees</i>) DEGREES [<i>reason</i>];	[ПОВЕРНІТЬ] ВЛІВО (або ВПРАВО) (<i>число градусів</i>) ГРАДУСІВ [<i>причина</i>];
	STOP TURN HEADING (<i>three digits</i>);	ПРИПИНІТЬ ПОВОРОТ КУРС (<i>три цифри</i>);
	FLY HEADING (<i>three digits</i>), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (<i>name</i>) (<i>significant point</i>);	ПРОДОВЖУЙТЕ З КУРСОМ (<i>три цифри</i>), ПО МОЖЛИВОСТІ ПРЯМУЙТЕ ПРЯМО (<i>назва</i>) (<i>основна точка</i>);
	HEADING IS GOOD.	З ЦИМ КУРСОМ.
4. ПРИПИНЕННЯ НАВЕДЕННЯ	RESUME OWN NAVIGATION (<i>position of aircraft</i>) (<i>specific instructions</i>);	ПОНОВІТЬ НАВІГАЦІЮ ЗА ВЛАСНИМИ ЗАСОБАМИ (<i>місцезнаходження ПС</i>) (<i>додаткові вказівки</i>);
	RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (<i>significant point</i>) [MAGNETIC TRACK (<i>three digits</i>) DISTANCE (<i>number</i>) KILOMETRES (<i>or MILES</i>)].	ПОНОВІТЬ НАВІГАЦІЮ ЗА ВЛАСНИМИ ЗАСОБАМИ [ПРЯМО] (<i>основна точка</i>) [МАГНІТНИЙ ТРЕК (<i>три цифри</i>)] ВІДСТАНЬ (<i>число</i>);

		КІЛОМЕТРІВ (або МІЛЬ)].
5. МАНЕВРИ	MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason];	ВИКОНУЙТЕ РОЗВОРОТ ВЛІВО (або ВПРАВО) НА ТРИСТА ШІСТДЕСЯТ [причина];
	ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason];	ВИКОНАЙТЕ ЛІВИЙ (або ПРАВИЙ) ВІРАЖ [причина];
1) ...(у разі несправності бортового обладнання, що відображає напрямок)	MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW";	ВИКОНУЙТЕ ВСІ РОЗВОРОТИ ЗІ ШВІДКІСТЮ ТРИ ГРАДУСИ В СЕКУНДУ (або ПІВТОРА ГРАДУСИ В СЕКУНДУ) ПОЧАТОК ТА КІНЕЦЬ ВСІХ РОЗВОРОТІВ ПО КОМАНДІ «ЗАРАЗ»;
	TURN LEFT (or RIGHT) NOW;	[ПОВЕРНІТЬ] ВЛІВО (або ВПРАВО) ЗАРАЗ;
	STOP TURN NOW.	ПРИПИНІТЬ ПОВОРОТ ЗАРАЗ.
2) За необхідності конкретизувати причину наведення або зазначених маневрів, повинна використовуватися наступна фразеологія:		
	ЧЕРЕЗ РУХ;	
	ДЛЯ ІНТЕРВАЛУ;	
	ДЛЯ ЗАТРИМКИ;	

ДО ТРЕТЬОГО (або
ЧЕТВЕРТОГО, або НА
ПРЯМУ).

6. КОНТРОЛЬ
ШВИДКОСТІ

REPORT SPEED;

* SPEED (*number*)
KILOMETRES PER
HOUR (*or* KNOTS);

MAINTAIN (*number*)
KILOMETRES PER
HOUR (*or* KNOTS) [OR
GREATER (*or* OR
LESS)] [UNTIL
(*significant point*)];

DO NOT EXCEED
(*number*) KILOMETRES
PER HOUR (*or*
KNOTS);

MAINTAIN PRESENT
SPEED;

INCREASE (*or*
REDUCE) SPEED TO
(*number*) KILOMETRES
PER HOUR (*or* KNOTS)
[OR GREATER (*or* OR
LESS)];

INCREASE (*or*
REDUCE) SPEED BY
(*number*) KILOMETRES
PER HOUR (*or*
KNOTS);

ПОВІДОМТЕ
ШВИДКІСТЬ;

* ШВИДКІСТЬ (*число*)
КІЛОМЕТРІВ ЗА
ГОДИНУ (*або*
ВУЗЛІВ);

ВИТРИМУЙТЕ (*число*)
КІЛОМЕТРІВ ЗА
ГОДИНУ (*або*)
ВУЗЛІВ) [АБО БІЛЬШЕ
(*або* АБО МЕНШЕ)]
[ДО (*основна точка*)];

НЕ ПЕРЕВИЩУЙТЕ
(*число*) КІЛОМЕТРІВ
ЗА ГОДИНУ (*або*
ВУЗЛІВ);

ВИТРИМУЙТЕ
ПОТОЧНУ
ШВИДКІСТЬ;

ЗБІЛЬШИТЬ (*або*
ЗМЕНШИТЬ)
ШВИДКІСТЬ ДО
(*число*) КІЛОМЕТРІВ
ЗА ГОДИНУ (*або*
ВУЗЛІВ) [АБО БІЛЬШЕ
(*або* МЕНШЕ)];

ЗБІЛЬШИТЬ (*або*
ЗМЕНШИТЬ)
ШВИДКІСТЬ НА
(*число*) КІЛОМЕТРІВ
ЗА ГОДИНУ (*або*
ВУЗЛІВ);

RESUME NORMAL SPEED;	ВІДНОВІТЬ НОРМАЛЬНУ ШВИДКІСТЬ;	
REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;	ЗМЕНШІТЬ ШВИДКІСТЬ ДО МІНІМАЛЬНОЇ ЗАХОДЖЕННЯ;	
REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;	ЗМЕНШІТЬ ШВИДКІСТЬ ДО МІНІМАЛЬНОЇ ЧИСТОГО КРИЛА;	
RESUME PUBLISHED SPEED;	ВІДНОВІТЬ ОПУБЛІКОВАНУ ШВИДКІСТЬ;	
NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.	ОБМЕЖЕННЯ ШВИДКОСТІ [ВІД ОРГАНУ ОПР] ВІДСУТНІ.	
7. ДОПОВІДЬ ПРО МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ		
1) ...для вказівки не доповідати про місцезнаходження	OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (<i>specify</i>)];	НЕ ДОПОВІДАЙТЕ МІСЦЕ [ДО (<i>вказати</i>)];
	NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);	НАСТУПНА ДОПОВІДЬ НА (основна точка);
	REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point(s)</i>);	ДОПОВІДАЙТЕ ТІЛЬКИ НАД (основна(і) точка(и));
	RESUME POSITION REPORTING.	ВІДНОВІТЬ ДОПОВІДІ ПРО МІСЦЕ.

8. ІНФОРМАЦІЯ ПРО РУХ ТА ДІЇ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗІТКНЕННЯ	TRAFFIC (<i>number</i>) O’CLOCK (<i>distance</i>) (<i>direction of flight</i>) [<i>any other pertinent information</i>]:	БОРТ (<i>число</i>) ГОДИН (<i>відстань</i>) (<i>напрямок польоту</i>) [<i>будь-яка інша важлива інформація</i>]:
	UNKNOWN;	НЕВІДОМИЙ;
	SLOW MOVING;	РУХАЄТЬСЯ ПОВІЛЬНО;
	FAST MOVING;	РУХАЄТЬСЯ ШВИДКО;
	CLOSING;	НАБЛИЖАЄТЬСЯ;
	OPPOSITE (<i>or SAME</i>) DIRECTION;	ЗУСТРІЧНИЙ (<i>або</i>) ПОПУТНИЙ);
	OVERTAKING;	ВИКОНУЄ ОБГІН;
	CROSSING LEFT TO RIGHT (<i>or</i> RIGHT TO LEFT);	ПЕРЕТИНАЄ ЗЛІВА НАПРАВО (<i>або</i>) СПРАВА НАЛІВО);
1) ... (якщо відомо)	(<i>aircraft type</i>); (<i>level</i>);	(<i>тип ПС</i>); (<i>рівень</i>);
	CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING);	НАБИРАЄ ВИСОТУ (<i>або</i> ЗНИЖУЄТЬСЯ);
2) ... запит для обходу	* REQUEST VECTORS;	* ПРОШУ НАВЕДЕННЯ;
	DO YOU WANT VECTORS?;	ВАМ ПОТРІБНО НАВЕДЕННЯ?
3) ...при проходженні невідомого ПС	CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate instructions</i>];	БОРТ ВЖЕ НЕ ЗАВАЖАЄ [<i>відповідні вказівки</i>];

4) ...для запобігання зіткнення	TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>);	ПОВЕРНІТЬ ВЛІВО (або ВПРАВО) НЕГАЙНО КУРС (<i>три цифри</i>) ДЛЯ РОЗХОДЖЕННЯ З [НЕІДЕНТИФІКОВАН ИМ] РУХОМ (<i>пеленг по годинах та відстань</i>);
	TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>).	ПОВЕРНІТЬ ВЛІВО (або ВПРАВО) НА (<i>число градусів</i>) ГРАДУСІВ НЕГАЙНО ДЛЯ РОЗХОДЖЕННЯ З [НЕІДЕНТИФІКОВАН ИМ] БОРТОМ (<i>пеленг по годинах та відстань</i>).
9. ЗВ'ЯЗОК ТА ВТРАТА ЗВ'ЯЗКУ	[IF] RADIO CONTACT LOST (<i>instructions</i>);	[ЯКЩО] РАДІОЗВ'ЯЗОК ВТРАЧЕНО (<i>вказівки</i>);
	IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (<i>number</i>) MINUTES (<i>or</i> SECONDS) (<i>instructions</i>);	ПРИ ВІДСУТНОСТІ ВІДПОВІДІ ПРОТЯГОМ (<i>число</i>) ХВИЛИН (або СЕКУНД) (<i>вказівки</i>);
	REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>);	ВІДПОВІДЬ НЕ ОТРИМАНО (<i>вказівки</i>);
1) ... якщо є підозра щодо втрати зв'язку	IF YOU READ [<i>manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)</i>];	ЯКЩО ЧУЄТЕ [<i>вказівка виконати маневр або КОД (код або IDENT)</i>];
	(<i>manoeuvre, SQUAWK or IDENT</i>) OBSERVED.	(<i>маневр, КОД або IDENT</i>) СПОСТЕРІГАЮ. ВАШЕ МІСЦЕ

	POSITION (<i>position of aircraft</i>). [(instructions)].	(місцезнаходження ПС). [(вказівку)].
10. ПРИПИНЕННЯ РОБОТИ ЛОКАТОРУ ТА/АБО ADS-B	RADAR SERVICE (<i>or IDENTIFICATION</i>) TERMINATED [DUE (<i>reason</i>)] (<i>instructions</i>);	РАДАРНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ (або ІДЕНТИФІКАЦІЯ) ПРИПИНЕНО [ЧЕРЕЗ (<i>причина</i>)] (<i>вказівку</i>);
	WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (<i>appropriate instructions or information</i>);	ІДЕНТИФІКАЦІЯ БУДЕ НЕВДОВЗІ ВТРАЧЕНА (<i>відповідні вказівки або інформація</i>);
	IDENTIFICATION LOST [<i>reasons</i>] (<i>instructions</i>).	ІДЕНТИФІКАЦІЯ ВТРАЧЕНА [<i>причини</i>] (<i>вказівку</i>).
11. ПОГІРШЕННЯ РОБОТИ РАДІОЛОКАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ ТА/АБО ADS-B	SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>);	ВТОРИННИЙ РАДАР НЕ ПРАЦЮЄ (<i>відповідна інформація за необхідності</i>);
	PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>);	ПЕРВИННИЙ РАДАР НЕ ПРАЦЮЄ (<i>відповідна інформація за необхідності</i>);
	ADS-B OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>).	ADS-B НЕ ПРАЦЮЄ (<i>відповідна інформація за необхідності</i>).

2. Радіолокаційне обслуговування під час диспетчерського обслуговування підходу

1. НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	VECTORED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);	НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА (<i>тип заходження на</i>)
--	---	--

		посадку) НА ЗПС (номер);
VECTORIZING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) REPORT FIELD (<i>or</i> RUNWAY) IN SIGHT;		НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ВІЗУАЛЬНОГО ЗАХОДЖЕННЯ НА ЗПС (<i>номер</i>) ПОВІДОМТЕ КОЛИ ПОБАЧИТЕ АЕРОДРОМ (<i>або</i> ЗПС);
VECTORIZING FOR (<i>positioning in the</i> <i>circuit</i>);		НАВЕДЕННЯ НА (<i>позиція у колі польоту</i>);
VECTORIZING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);		НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА ОГЛЯДОВИМ РАДАРІМ ЗПС (<i>номер</i>);
VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);		НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА ПОСАДКОВИМ РАДАРІМ НА ЗПС (<i>номер</i>);
(<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative</i> <i>instructions</i>).		(<i>тип</i>) ЗАХОДЖЕННЯ НЕ ЗАБЕЗПЕЧУЄТЬСЯ ЧЕРЕЗ (<i>причина</i>) (<i>альтернативна</i> <i>вказівка</i>).
2. НАВЕДЕННЯ ДЛЯ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ЗА ILS АБО ІНШИМИ ІНШИМИ СХЕМАМИ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	POSITION (<i>number</i>) KILOMETRES (<i>or</i> MILES) from (<i>fix</i>). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>);	ВАШЕ МІСЦЕ (<i>число</i>) КІЛОМЕТРІВ (<i>або</i> МИЛЬ) ВІД (<i>точка fix</i>). ПОВЕРНІТЬ ВЛІВО (<i>або</i> ВПРАВО) КУРС (<i>три цифри</i>);
	YOU WILL INTERCEPT (<i>FINAL APPROACH</i> <i>COURSE or radio aid</i>)	ВИ ПЕРЕХОПИТЕ (ЛІНІЯ КУРСУ КІНЦЕВОГО ЕТАПУ

	<i>(distance)</i> FROM <i>(significant point or TOUCHDOWN)</i> ;	ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ або <i>радіонавігаційний засіб</i>) <i>(відстань)</i> ВІД <i>(основна точка або ТОЧКИ</i> ПРИЗЕМЛЕННЯ);
1) ...коли пілот хоче бути наведеним на певну відстань від точки приземлення	* REQUEST <i>(distance)</i> FINAL;	* ПРОШУ (відстань) НА ПОСАДКОВІЙ ПРЯМІЙ;
	CLEARED FOR <i>(type of approach)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> ;	ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА <i>(тип заходження)</i> ЗПС <i>(номер)</i> ;
2) ...вказівки та інформування	REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER <i>(or ON</i> [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE]);	ПОВІДОМТЕ ВСТАНОВЛЕННЯ НА КУРСОВИЙ РАДІОМАЯК <i>(або [НА</i> КУРС] [КІНЦЕВОГО ЕТАПУ] ЗАХОДЖЕННЯ ЗА [GLS/RNP/MLS]);
	CLOSING FROM LEFT <i>(or RIGHT)</i> [REPORT ESTABLISHED];	НАБЛИЖАЄТЕСЬ ЗЛІВА <i>(або СПРАВА)</i> [ПОВІДОМТЕ ПРО ВИХІД НА ЛІНІЮ];
	TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> HEADING <i>(three digits)</i> [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED];	ПОВЕРНІТЬ НАЛІВО <i>(або НАПРАВО)</i> КУРС <i>(три цифри)</i> [ДЛЯ ЗАХОПЛЕННЯ] <i>або</i> [ПОВІДОМТЕ ПРО ВСТАНОВЛЕННЯ];
	EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH	ОЧІКУЙТЕ НАВЕДЕННЯ ЧЕРЕЗ (КУРСОВИЙ РАДІОМАЯК <i>або</i> КУРС [КІНЦЕВОГО ЕТАПУ] ЗАХОДЖЕННЯ НА

[COURSE]) or <i>radio aid</i>) (<i>reason</i>);	ПОСАДКУ або радіонавігаційний засіб) (<i>причина</i>);
---	--

THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH [COURSE]) or <i>radio aid</i>) [<i>reason</i>];	ЦЕЙ ПОВОРОТ ПРОВЕДЕ З ПЕРЕТИНОМ (ЛІНІЯ КУРСОВОГО РАДІОМАЯКА або КУРС КІНЦЕВОГО ЕТАПУ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] або навігаційного засобу) [<i>причина</i>];
--	--

TAKING YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH [COURSE]) or <i>radio aid</i>) [<i>reason</i>];	НАПРАВЛЯЮ ВАС ЧЕРЕЗ (ЛІНІЯ КУРСОВОГО РАДІОМАЯКА або КУРС КІНЦЕВОГО ЕТАПУ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] або навігаційного засобу) [<i>причина</i>];
---	---

MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;	ВИТРИМУЙТЕ (абсолютна висота) ДО ВХОДЖЕННЯ В ГЛІСАДУ;
---	--

REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;	ПОВІДОМТЕ ВХОДЖЕННЯ В ГЛІСАДУ;
---	--------------------------------------

INTERCEPT (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] or <i>radio aid</i>)	ЗАХОПЛЮЙТЕ (ЛІНІЯ КУРСОВОГО РАДІОМАЯКА або КУРС КІНЦЕВОГО ЕТАПУ
---	---

	[REPORT ESTABLISHED].	ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ПО [GLS/RNP/MLS] або навігаційного засобу). [ПОВІДОМТЕ ВСТАНОВЛЕННЯ].
3. МАНЕВРИ ПРИ НЕЗАЛЕЖНИХ ТА ЗАЛЕЖНИХ ПАРАЛЕЛЬНИХ ЗАХОДЖЕННЯХ НА ПОСАДКУ	CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT);	ДОЗВОЛЯЮ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА (<i>тип заходження на посадку</i>) ЗПС (<i>номер</i>) ЛІВА (або ПРАВА);
	YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE);	ВИ ПРОМИНУЛИ КУРСОВИЙ (або КУРС ЗАХОДЖЕННЯ ЗА GLS/RNP/MLS). ПОВЕРНІТЬ ВЛІВО (або ВПРАВО) НЕГАЙНО ДЛЯ ПОВЕРНЕННЯ ДО ЛІНІЇ КУРСОВОГО (або КУРСУ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА GLS/RNP/MLS);
	ILS (<i>or</i> MLS) RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT) LOCALIZER (<i>or</i> MLS) FREQUENCY IS (<i>frequency</i>);	ILS (або MLS) ЗПС (<i>номер</i>) ЛІВОЇ (або ПРАВОЇ) КУРСОВИЙ РАДІОМАЯК (або MLS) НА ЧАСТОТІ (<i>частота</i>);
1) ... для розходження з ПС, коли спостерігається що воно відхилилось у зону NTZ	TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number</i>) DEGREES (<i>or</i> HEADING) (<i>three digits</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (<i>altitude</i>);	ПОВЕРНІТЬ НАЛІВО (НАПРАВО) НА (<i>число</i>) ГРАДУСІВ (або КУРС (<i>три цифри</i>)) НЕГАЙНО ДЛЯ РОЗХОДЖЕННЯ З БОРТОМ [ЩО ВІДХИЛИВСЯ ВІД СУМІЖНОГО ЗАХОДЖЕННЯ],

2) ... для розходження на висоті нижче 120 м (400фт) над перевищенням порогу ЗПС, коли застосовуються критерії PAOAS

CLIMB TO (*altitude*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (*further instructions*).

НАБИРАЙТЕ
(абсолютна висота);

НАБИРАЙТЕ
(абсолютна висота)
НЕГАЙНО ДЛЯ РОЗХОДЖЕННЯ З БОРТОМ [ЩО ВІДХИЛИВСЯ ВІД СУМІЖНОГО ЗАХОДЖЕННЯ]
(подальші вказівки).

4. ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ЗА ОГЛЯДОВИМ ЛОКАТОРОМ

5. НАДАННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ

THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (*number*) TERMINATING AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (*or* HEIGHT) (*number*) METRES (*or* FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (*instructions*)];

ЗАХОДЖЕННЯ ЗА ОГЛЯДОВИМ РАДАРНОМ ЗПС (*номер*) ПРИПИНИТЬСЯ НА (*відстань*) ВІД ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ, АБСОЛЮТНА (або ВІДНОСНА) ВИСОТА ПРОЛЬОТУ ПЕРЕШКОД (*число*) МЕТРІВ (або ФУТІВ) ПЕРЕВІРТЕ ВАШІ МІНІМУМИ [У ВИПАДКУ ВИХОДУ НА ДРУГЕ КОЛО (*вказівки*)];

APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN.

ВКАЗІВКИ ЩОДО ЗАХОДЖЕННЯ ПРИПИНЯЮТЬСЯ НА (*відстань*) ВІД ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ.

6. ПЕРЕВИЩЕННЯ

COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN

ПОЧИНАЙТЕ ЗНИЖЕННЯ ЗАРАЗ

	A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH];	[ДЛЯ ВИТРИМУВАННЯ ГЛІСАДИ (<i>число</i>) ГРАДУСІВ];
	(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>).	(<i>відстань</i>) ДО ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ АБСОЛЮТНА (або ВІДНОСНА) ВИСОТА ПОВИННА БУТИ (<i>число та одиниці</i> <i>виміру</i>).
7. МІСЦЕЗНАХОДЖЕ ННЯ	(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN.	(<i>відстань</i>) ДО ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ.
8. ПЕРЕВІРКИ	CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];	ПЕРЕВІРТЕ ЧИ ВИПУЩЕНІ [ТА СТАЛИ НА ЗАМОК] ШАСІ ;
	OVER THRESHOLD.	НАД ПОРОГОМ ЗПС.
9. ЗАВЕРШЕННЯ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	REPORT VISUAL;	ПОВІДОМТЕ, КОЛИ ПОБАЧИТЕ ЗЕМЛЮ;
	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;	ПОВІДОМТЕ КОЛИ ПОБАЧИТЕ [ВОГНІ] ЗПС;
	APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)].	ЗАХОДЖЕННЯ НА ЗАВЕРШЕНО [ЗВ'ЯЗОК З (<i>орган</i> <i>ОПР</i>)].
10. ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ ЗА ПОСАДКОВИМ РАДАРМ		
11. НАДАННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ	THIS WILL BE A PRECISION RADAR	ЦЕ БУДЕ ЗАХОДЖЕННЯ ЗА ПОСАДКОВИМ

	APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);	РАДАРНОМ НА ЗПС (<i>номер</i>);
	PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>);	ЗАХОДЖЕННЯ ЗА ПОСАДКОВИМ НЕМОЖЛИВО ЧЕРЕЗ (<i>причина</i>) (<i>альтернативні вказівки</i>);
	IN CASE OF GO AROUND (<i>instructions</i>).	У ВИПАДКУ ВИХОДУ НА ДРУГЕ КОЛО (<i>вказівки</i>).
12. РАДІООБМІН	DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS;	НЕ ПІДТВЕРДЖУЙТЕ ПОДАЛЬШІ ПЕРЕДАЧІ;
	REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.	ВІДПОВІДЬ НЕ ОТРИМАНО. ПРОДОВЖУЮ НАДАВАТИ ВКАЗІВКИ.
13. АЗИМУТ	CLOSING [SLOWLY (<i>or</i> QUICKLY)] [FROM THE LEFT (<i>or</i> FROM THE RIGHT)];	НАБЛИЖАЄТЕСЬ [ПОВІЛЬНО (або ШВИДКО)] [ЗЛІВА (або СПРАВА)];
	HEADING IS GOOD;	КУРС ВІРНИЙ;
	ON TRACK;	НА ТРЕКУ;
	SLIGHTLY (<i>or</i> WELL, <i>or</i> GOING) LEFT (<i>or</i> RIGHT) OF TRACK;	ТРОХИ (або НАБАГАТО, або РУХАЄТЕСЬ) ЛІВІШЕ (або ПРАВІШЕ) ТРЕКУ;

	(<i>number</i>) METRES LEFT (<i>or</i> RIGHT) OF TRACK.	(число) МЕТРІВ ЛІВІШЕ (або ПРАВІШЕ) ТРЕКУ.
14. ПЕРЕВИЩЕННЯ	APPROACHING GLIDE PATH;	НАБЛИЖАЄТЕСЬ ДО ГЛІСАДИ;
	COMMENCE DESCENT NOW [AT (<i>number</i>) METRES PER SECOND OR (<i>number</i>) FEET PER MINUTE (<i>or</i> ESTABLISH A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH)];	ПОЧИНАЙТЕ ЗНИЖЕННЯ ЗАРАЗ [ЗІ ШВИДКІСТЮ (<i>число</i>) МЕТРІВ ЗА СЕКУНДУ АБО (<i>число</i>) ФУТІВ ЗА ХВИЛИНУ (або ВИТРИМУЙТЕ ГЛІСАДУ (<i>число</i>) ГРАДУСИ)];
	RATE OF DESCENT IS GOOD;	ШВИДКІСТЬ ЗНИЖЕННЯ ВІРНА;
	ON GLIDE PATH;	НА ГЛІСАДІ;
	SLIGHTLY (<i>or</i> WELL, <i>or</i> GOING) ABOVE (<i>or</i> BELOW) GLIDE PATH;	ТРОХИ (або НАБАГАТО, або РУХАЄТЕСЬ) ВИЩЕ (або НИЖЧЕ) ГЛІСАДИ;
	[STILL] (<i>number</i>) METRES (<i>or</i> FEET) TOO HIGH (<i>or</i> TOO LOW);	[ДОСІ] (<i>число</i>) МЕТРІВ (або ФУТІВ) НАДТО ВИСОКО (або НАДТО НИЗЬКО);
	ADJUST RATE OF DESCENT;	ВІДКОРИГУЙТЕ ШВИДКІСТЬ ЗНИЖЕННЯ;
	COMING BACK [SLOWLY (<i>or</i> QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH;	ПОВЕРТАЄТЕСЬ [ПОВІЛЬНО (або ШВИДКО)] НА ГЛІСАДУ;

	RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;	ВСТАНОВІТЬ НОРМАЛЬНУ ШВИДКІСТЬ ЗНИЖЕННЯ;
	ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (<i>to be followed by appropriate instructions</i>);	ГЛІСАДНИЙ МАЯК НЕ ПРАЦЮЄ (<i>надаються відповідні вказівки</i>);
	(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (<i>or HEIGHT</i>) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>).	(<i>відстань</i>) ДО ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ. АБСОЛЮТНА (<i>або ВІДНОСНА</i>) ВИСОТА ПОВИННА БУТИ (<i>число та одиниці виміру</i>).
15. МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ	(<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN;	(<i>відстань</i>) ДО ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕННЯ;
	OVER APPROACH LIGHTS;	НАД ВОГНЯМИ ПІДХОДУ НА;
	OVER THRESHOLD.	НАД ПОРОГОМ ЗПС.
16. ПЕРЕВІРКИ	CHECK GEAR DOWN AND LOCKED;	ПЕРЕВІРТЕ ЩО ШАСІ ВИПУЩЕНІ ТА СТАЛИ НА ЗАМОК;
	CHECK DECISION ALTITUDE (<i>or HEIGHT</i>).	ПЕРЕВІРТЕ АБСОЛЮТНУ (<i>або ВІДНОСНУ</i>) ВИСОТУ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ.
	REPORT VISUAL;	ПОВІДОМТЕ, КОЛИ ПОБАЧИТЕ ЗЕМЛЮ;

17. ЗАВЕРШЕННЯ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;	ПОВІДОМТЕ КОЛИ ПОБАЧИТЕ [ВОГНІ] ЗПС;
	APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)].	ЗАХОДЖЕННЯ ЗАВЕРШЕНО [ЗВ'ЯЗОК З (<i>орган</i> <i>ОПР</i>)].
18. НЕВДАЛЕ ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ	CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND <i>[missed approach</i> <i>instructions]</i> ;	ПРОДОВЖУЙТЕ ВІЗУАЛЬНО АБО ВИХОДЬТЕ НА ДРУГЕ КОЛО [<i>вказівки щодо</i> <i>виконання процедури</i> <i>невдалого заходження</i> <i>на посадку]</i> ;
	GO AROUND IMMEDIATELY [<i>missed</i> <i>approach instructions</i>] (<i>reason</i>);	ВИХОДЬТЕ НА ДРУГЕ КОЛО НЕГАЙНО [вказівки щодо виконання процедури невдалого заходження на посадку] (<i>причина</i>);
	ARE YOU GOING AROUND?	ВИ ВИХОДИТЕ НА ДРУГЕ КОЛО?
	IF GOING AROUND (<i>appropriate</i> <i>instructions</i>);	У РАЗІ ВИХОДУ НА ДРУГЕ КОЛО (<i>відповідні вказівки</i>);
	* GOING AROUND.	* ВИХІД НА ДРУГЕ КОЛО

3. Фразеологія, що застосовується при використанні

ВОРЛ та ADS-B

1. ЗАПИТ МОЖЛИВОСТІ	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;	ПОВІДОМТЕ МОЖЛИВІСТЬ ВІДПОВІДАЧА;
------------------------	--------------------------------------	---

РОБОТИ ОБЛАДНАННЯ ВОРЛ	* TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>);	* ВІДПОВІДАЧ (відповідно до плану польоту);
	* NEGATIVE TRANSPONDER.	* ВІДПОВІДАЧ ВІДСУТНІЙ.
2. ЗАПИТ МОЖЛИВОСТІ РОБОТИ ОБЛАДНАННЯ ADS-B	ADVISE ADS-B CAPABILITY;	ПОВІДОМТЕ МОЖЛИВІСТЬ ADS-B;
	* ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>);	* ПЕРЕДАВАЧ ADS-B (дані щодо підключення);
	* ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>);	* ПРИЙМАЧ ADS-B (дані щодо підключення);
	* NEGATIVE ADS-B.	* ADS-B ВІДСУТНІЙ
3. ВКАЗІВКА ВСТАНОВИТИ КОД ВІДПОВІДАЧА	FOR DEPARTURE SQUAWK (<i>code</i>);	ДЛЯ ВИЛЬОТУ СКВОК (<i>код</i>);
	SQUAWK (<i>code</i>).	СКВОК (<i>код</i>).
4. ЗАПИТ НА ПОВТОРНЕ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЗНАЧЕНОГО РЕЖИМУ ТА КОДУ	RESET SQUAWK [(<i>mode</i>)] (<i>code</i>);	ПОВТОРНО СКВОК [(<i>режим</i>)] (<i>код</i>);
	* RESETTING (<i>mode</i>) (<i>code</i>).	* ПОВТОРНО ВСТАНОВЛЮЮ (<i>режим</i>) (<i>код</i>).
5. ЗАПИТ НА ПОВТОРНЕ ВСТАНОВЛЕННЯ РЕЖИМУ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ПС	RE-ENTER [ADS-B <i>or</i> MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.	ПЕРЕВСТАНОВІТЬ [ADS-B або РЕЖИМ «S»] ДЛЯ ІДЕНТИФІКАЦІЇ
6. ЗАПИТ ДО ПІЛОТА ЩОДО	CONFIRM SQUAWK (<i>code</i>);	ПІДТВЕРДІТЬ СКВОК (<i>код</i>);

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ОБРАНОГО КОДУ ВІДПОВІДАЧА ПС	* SQUAWKING (<i>code</i>).	* КОД ВІДПОВІДАЧА (код).
7. ЗАПИТ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ РЕЖИМУ «ІДЕНТИФІКАЦІЯ»	SQUAWK [(<i>code</i>)] [AND] IDENT; SQUAWK LOW; SQUAWK NORMAL;	СКВОК [(код ВОРЛ)] [ТА] «IDENT» СЛАБКИЙ СИГНАЛ ВІДПОВІДАЧА; НОРМАЛЬНИЙ СИГНАЛ ВІДПОВІДАЧА;
8. ЗАПИТ ТИМЧАСОВОГО ПРИПИНЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ВІДПОВІДАЧА	TRANSMIT ADS-B IDENT. SQUAWK STANDBY.	ВВІМКНІТЬ ADS-B IDENT. ВСТАНОВІТЬ ВІДПОВІДАЧ В РЕЖИМ ОЧІКУВАННЯ.
9. ЗАПИТ НА ВСТАНОВЛЕННЯ АВАРІЙНОГО КОДУ	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN- ZERO-ZERO].	ВСТАНОВІТЬ MAYDAY [СКВОК СІМ СІМ НУЛЬ НУЛЬ].
10. ЗАПИТ НА ПРИПИНЕННЯ РОБОТИ ВІДПОВІДАЧА ТА/АБО ПЕРЕДАВАЧА ADS-B	STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (<i>code</i>) ONLY].	ПРИПИНІТЬ ПЕРЕДАВАННЯ ВІДПОВІДАЧА [ПЕРЕДАВАННЯ ТІЛЬКИ ПО ADS-B]; ПРИПИНІТЬ ПЕРЕДАВАННЯ ПО ADS-B [ТІЛЬКИ СКВОК (код)]
Не на всіх ПС можливо використання незалежних операцій в режимах S та ADS-B (наприклад, де ADS-B передає розширений сквіттер виключно на частоті 1 090 МГц).		

В такому випадку, ПС не в змозі виконувати вказівки органу ОПП стосовно маніпуляцій з ADS-B.

11. ЗАПИТ НА ПЕРЕДАВАННЯ БАРОМЕТРИЧНОЇ ВИСОТИ

SQUAWK CHARLIE;

TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.

ВІДПОВІДАЧ РЕЖИМ «ЧАРЛІ»;

ПЕРЕДАЙТЕ ВИСОТУ ПО ADS-B.

12. ЗАПИТ ПЕРЕВІРИТИ НАЛАШТУВАННЯ ТИСКУ ТА ПІДТВЕРДИТИ РІВЕНЬ ПОЛЬОТУ

CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (*level*).

ПЕРЕВІРТЕ НАЛАШТУВАННЯ ВИСОТОМІРУ ТА ПІДТВЕРДІТЬ (*рівень*).

13. ЗАПИТ ВИМКНУТИ РЕЖИМ ПЕРЕДАВАННЯ БАРОМЕТРИЧНОЇ ВИСОТИ ЧЕРЕЗ НЕПРАВИЛЬНЕ ВІДОБРАЖЕННЯ

STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;

b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, *or reason*)].

ВИМКНІТЬ РЕЖИМ «ЧАРЛІ», НЕПРАВИЛЬНЕ ВІДОБРАЖЕННЯ;

б) ПРИПИНІТЬ ПЕРЕДАВАННЯ ВИСОТИ ПО ADS-B [НЕПРАВИЛЬНЕ ВІДОБРАЖЕННЯ, *або причина*].

Не на всіх ПС можливо використання незалежних операцій в режимах S та ADS-B (наприклад, де ADS-B передає розширений сквіттер виключно на частоті 1 090 МГц).

В такому випадку, ПС не в змозі виконувати вказівки органу ОПП стосовно маніпуляцій з ADS-B.

14. ЗАПИТ
ПЕРЕВІРИТИ РІВЕНЬ

CONFIRM (*level*).

ПІДТВЕРДІТЬ (*рівень*)

III. Фразеологія контрактного автоматичного залежного спостереження (ADS-C).

Загальна фразеологія при використанні ADS-C

ПОГІРШЕННЯ
ХАРАКТЕРИСТИК
ADS-C

ADS-C (*or* ADS-
CONTRACT) OUT OF
SERVICE (*appropriate*
information as
necessary).

ADS-C (або
КОНТРАКТНИЙ ADS)
НЕ ПРАЦЮЄ
(відповідна інформація
за необхідності).

IV. Фразеологія для надання попередження.

Загальна фразеологія для надання попередження

1. ПОПЕРЕДЖЕННЯ
ПРО НИЗЬКУ ВИСОТУ

(*aircraft call sign*) LOW
ALTITUDE
WARNING, CHECK
YOUR ALTITUDE
IMMEDIATELY, QNH
IS (*number*) [(*units*)].
[THE MINIMUM
FLIGHT ALTITUDE IS
(*altitude*)].

(*позивний ПС*)
ПОПЕРЕДЖЕННЯ
ПРО НИЗЬКУ
ВИСОТУ, ПЕРЕВІРТЕ
ВАШУ ВИСОТУ
НЕГАЙНО, QNH
(*число*) [(*одиниці*
виміру)].
[МІНІМАЛЬНА
ВИСОТА ПОЛЬОТУ
(*висота*)].

2. ЗАГРОЗА
НАБЛИЖЕННЯ ДО
ЗЕМНОЇ ПОВЕРХНІ

(*aircraft call sign*)
TERRAIN ALERT,
(*suggested pilot action, if*
possible).

(*позивний ПС*)
ПОПЕРЕДЖЕННЯ
ПРО НАБЛИЖЕННЯ
ДО ЗЕМНОЇ
ПОВЕРХНІ,
(*запропонувати пілоту*)

Продовження додатку 6
певні дії, за
можливості).

V. Фразеологія між наземним персоналом та екіпажем ПС.

Загальна фразеологія між наземним персоналом та екіпажем ПС

1. ПРОЦЕДУРИ ЗАПУСКУ ДВИГУНІВ (НАЗЕМНИЙ ПЕРСОНАЛ/КАБІНА ПІЛОТІВ)	[ARE YOU] READY TO START UP?;	[ВИ] ГОТОВІ ДО ЗАПУСКУ?
	*STARTING NUMBER (<i>engine number(s)</i>).	*ЗАПУСКАЄМО НОМЕР (<i>номер двигуна</i>)
Перша ідентифікація між сторонами, що ведуть радіообмін, важлива у будь-яких переговорах між наземним персоналом та пілотами.		Після цього радіообміну, наземний персонал повинен надати повідомлення або візуальний сигнал для позначення того, що процедура запуску двигунів може продовжуватися.
2. БУКСИРУВАННЯ		
1) ...(наземний персонал/кабіна пілота)	ARE YOU READY FOR PUSHBACK?;	ВИ ГОТОВІ ДО БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД?
	* READY FOR PUSHBACK;	* ГОТОВІ ДО БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД;
	CONFIRM BRAKES RELEASED;	ПІДТВЕРДІТЬ ВИМКНУТІ ГАЛЬМА;

* BRAKES RELEASED;	* ГАЛЬМА ВИМКНУТО;
COMMENCING PUSHBACK;	ПОЧИНАЄМО БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД;
PUSHBACK COMPLETED;	БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД ЗАВЕРШЕНО;
* STOP PUSHBACK;	* ПРИПИНИТИ БУКСИРУВАННЯ ХВОСТОМ ВПЕРЕД;
CONFIRM BRAKES SET;	ПІДТВЕРДІТЬ РОБОТУ ГАЛЬМ;
* BRAKES SET;	* ГАЛЬМА НАТИСНУТІ;
* DISCONNECT;	* ВІД'ЄДНУЙТЕ;
DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (<i>or</i> RIGHT).	ВІД'ЄДНУЄМОСЬ, ОЧІКУЙТЕ ВІЗУАЛЬНОГО СИГНАЛУ ЛІВОРУЧ (<i>або</i> ПРАВОРУЧ).

Після цих слів,
наземний персонал дає
візуальний сигнал
пілоту для
підтвердження
від'єднання та
можливості подальшого
руління.

1. Процедури обробки ПС проти зледеніння

1. ПЕРЕД ПОЧАТКОМ ОБРОБКИ ПС ПРОТИ ICE. CONFIRM	ОЧІКУЄТЕ НА ОБРОБКУ ПРОТИ
--	------------------------------

ЗЛЕДЕНІННЯ (НАЗЕМНИЙ ПЕРСОНАЛ/ЕКІПАЖ ПС)	BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED;	ЗЛЕДЕНІННЯ. ПІДТВЕРДІТЬ НАТИСНЕННЯ ГАЛЬМ ТА БАЖАНИЙ РЕАГЕНТ.
	* [AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST (<i>type of de/anti-icing treatment and areas to be treated</i>);	* [ПІДТВЕРДЖУЮ] ГАЛЬМА НАТИСНУТІ, ПРОШУ (<i>тип реагенту для обробки ПС проти зледеніння та місця ПС, які треба обробити</i>);
1) ...підтвердження конфігурації ПС	HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED;	ОЧІКУЙТЕ НА МІСЦІ ТА ПІДТВЕРДІТЬ ЩО ПС В КОНФІГУРАЦІЇ;
	* [AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING;	* [ЗРОЗУМІВ] ПС В КОНФІГУРАЦІЇ, ГОТОВІ ДО ОБРОБКИ ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ;
	DE-ICING STARTS NOW. .	ПОЧИНАЄМО ОБРОБКУ.
2. У ЗАВЕРШЕННІ ПРОЦЕДУРИ ОБРОБКИ ПС ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ		
1) ...для процедури обробки ПС проти зледеніння	DE-ICING ON (<i>areas treated</i>) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION;	ОБРОБКА ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ НА (зони обробки) ЗАВЕРШЕНО. ПОВІДОМТЕ КОЛИ ГОТОВІ ПРИЙНЯТИ ІНФОРМАЦІЮ;
	TYPE OF FLUID (Type I <i>or II or III or IV</i>);	ТИП РІДИНИ (Тип I <i>або II або III або IV</i>);
	HOLDOVER TIME STARTED AT (<i>time</i>);	ВІДКЛАДІТЬ ЧАС ПОЧАТКУ НА (<i>час</i>);

	ANTI-ICING CODE (<i>appropriate anti-icing code</i>)	КОД ДЛЯ ПРОЦЕДУРИ ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ (<i>відповідний код</i>)
		<i>Приклади кодування:</i>
2) ... для процедур обробки ПС проти зледеніння, які виконуються в два етапи		Процедура обробки ПС проти зледеніння, в якій останній етап – це використання суміші з 75% рідини Типу II та 25% води, та почалась о 13:35 місцевого часу, записується як:
	<i>TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of anti-icing fluid)</i>	<i>ТИП II/75 13:35 (назва рідини для обробки ПС)</i>
	FINAL STEP STARTED AT (<i>time</i>);	ОСТАННІЙ ЕТАП ПОЧАВСЯ В (<i>час</i>);
3) ...завершення процедури обробки ПС проти зледеніння	POST DE-ICING CHECK COMPLETED;	ПЕРЕВІРКА ПІСЛЯ ПРОЦЕДУРИ ОБРОБКИ ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ ЗАВЕРШЕНА;
	PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT;	ПЕРСОНАЛ ТА ОБЛАДНАННЯ НА ВІДСТАНІ ВІД ПОВІТРЯНОГО СУДНА.
3. НЕСТАНДАРТНІ ОПЕРАЦІЇ		
1) ...при спрацюванні сенсора наближення сопла для розпилення рідини	BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON (<i>significant point on aircraft</i>) [NO VISUAL	ДЛЯ ІНФОРМАЦІЇ, БЕЗКОНТАКТНИЙ ДАТЧИК УВІМКНЕНО (<i>положення на ПС</i>) [ВІЗУАЛЬНИХ

	DAMAGE <i>or</i> DAMAGE (<i>description of damage</i>) OBSERVED] [SAY INTENTIONS];	ПОШКОДЖЕНЬ НЕ ВИЯВЛЕНО <i>або</i> ВИЯВЛЕНО ПОШКОДЖЕННЯ (<i>опис пошкодження</i>)] [ПОВІДОМТЕ ПРО НАМІРИ];
2) ...для ПС, в яких сталася аварійна ситуація на майданчику обробки проти зледеніння	EMERGENCY IN DE- ICING BAY (<i>de-icing</i> <i>bay number</i>) [SHUT DOWN ENGINES <i>or</i> STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS].	АВАРІЙНА СИТУАЦІЯ НА МАЙДАНЧИКУ ОБРОБКИ ПРОТИ ЗЛЕДЕНІННЯ (<i>номер</i> <i>майданчика</i>) [ВИМКНІТЬ ДВИГУНИ <i>або</i> ОЧІКУЙТЕ ПОДАЛЬШИХ ВКАЗІВОК].

VI. Фразеологія Додаткових регіональних правил (ICAO Doc 7030)

1. Навігація, заснована на характеристиках

Пілот не може застосувати процедуру прибуття або відправлення за типом RNAV	*UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE	НЕМОЖЛИВЕ (позначення) ВІДПРАВЛЕННЯ [або ПРИБУТТЯ] ЗА ТИПОМ RNAV
Пілот не в змозі виконати призначену процедуру в ТМА	*UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)	НЕМОЖЛИВЕ (позначення) ВІДПРАВЛЕННЯ [або ПРИБУТТЯ] (підстави, причини, пояснення)
Орган ОПР не може призначити процедуру прибуття або вильоту RNAV, яку вимагає пілот, зважаючи на тип	UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE	НЕМОЖЛИВО ПРИЗНАЧИТИ ПРОЦЕДУРУ ВІДПРАВЛЕННЯ [або ПРИБУТТЯ]

бортового обладнання
RNAV

ЗВАЖАЮЧИ НА ТИП
RNAV

Підтвердження того, чи
може бути прийнята
конкретна процедура
прибуття або
відправлення RNAV

ADVISE IF ABLE
(designator)
DEPARTURE [or
ARRIVAL]

ПІДТВЕРДЬТЕ ЯКЩО
МОЖЛИВЕ
ВІДПРАВЛЕННЯ [або
ПРИБУТТЯ]

Інформування органів
ОПР про деградацію або
збій RNAV

*(aircraft call sign)
UNABLE RNAV DUE
EQUIPMENT

*(позивний ПС)
НЕМОЖЛИВО
ВИКОРИСТОВУВАТИ
RNAV ЧЕРЕЗ
ВІДМОВУ
ОБЛАДНАННЯ

Інформування органів
ОПР про відсутню
можливість RNAV

*(aircraft call sign)
NEGATIVE RNAV

*(позивний повітряного
судна) RNAV
ВІДСУТНЄ

Використання
визначених
контрольних точок під
час виконання
процедур прибуття за
принципом «Transition
to Final Approach»

диспетчерські дозволи:

слідувати по
горизонтальній частині
маршруту «Transition to
Final Approach»,
витримуючи
призначені швидкості.
Висоти задаються
диспетчером окремо

CLEARED (designator)
TRANSITION

ДОЗВОЛЯЮ (індекс)
ПРЯМУЙТЕ за
TRANSITION TO
FINAL APPROACH

дотримуватися
маршруту «Transition to
Final Approach»,
витримуючи

CLEARED (designator)
TRANSITION AND
PROFILE

ДОЗВОЛЯЮ (індекс)
ПРЯМУЙТЕ ЗА
ПРОФІЛЕМ

призначені швидкості і висоти

TRANSITION TO FINAL APPROACH

слідувати від поточного місця розташування прямо на маршрутну точку і/або через комбінацію таких точок, продовжуючи політ по горизонтальній частині маршруту «Transition to Final Approach» після заключної дозволеної маршрутної точки, витримуючи призначені швидкості. Висоти задаються диспетчером окремо.

CLEARED DIRECT WAYPOINT (designator)

ДОЗВОЛЯЮ ПРЯМО НА МАРШРУТНУ ТОЧКУ (індекс)

CLEARED VIA WAYPOINTS (designator) AND (designator) (designator)

ДОЗВОЛЯЮ ЧЕРЕЗ МАРШРУТНІ ТОЧКИ (індекс) і (індекс)

2. Операції на аеродромі

Запит дозволу на зліт від перехрестя

*REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

ПРОШУ ДОЗВОЛУ НА ЗЛІТ ІЗ ЗПС (номер) ВІД ПЕРЕХРЕСТЯ (позначення або назва перехрестя)

Схвалення запиту на зліт від перехрестя

APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

ПІДТВЕРДЖУЮ, ВИКОНУЙТЕ РУЛІННЯ ДО МІСЦЯ ОЧІКУВАННЯ НА ЗПС (номер), ПЕРЕХРЕСТЯ (позначення або назва перехрестя)

Відмова у наданні дозволу на виконання зльоту від перехрестя	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)	НЕ ДОЗВОЛЯЮ, ВИКОНУЙТЕ РУЛІННЯ ДО МІСЦЯ ОЧІКУВАННЯ НА ЗПС (номер), ПЕРЕХРЕСТЯ (позначення або назва перехрестя)
Зліт від перехрестя, ініційований органом ОПР.	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)	ПОВІДОМТЕ ПРО МОЖЛИВІСТЬ ЗЛЬОТУ ІЗ ЗПС (номер), ПЕРЕХРЕСТЯ (позначення або назва перехрестя)
Повідомлення про наявну TORA від перехрестя	TORA RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (designation or name of intersection), (distance in metres)	«ТОРА» НА ЗПС (номер) ВІД ПЕРЕХРЕСТЯ (позначення або назва перехрестя), (дистанція в метрах)
Видача дозволу на одночасне зайняття ЗПС	LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential traffic information)	ВИРУЛЮЙТЕ ТА ОЧІКУЙТЕ НА ЗПС (номер ЗПС), ПЕРЕХРЕСТЯ (назва перехрестя) (важлива інформація про рух)
Запит на виконання візуального вильоту	*REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude)	* ПРОШУ ВІЗУАЛЬНИЙ ВИЛІТ [ПРЯМО] ДО (навігаційний засіб, точка, висота)
Орган ОПР ініціює виконання візуального вильоту	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)	ПОВІДОМТЕ ПРО МОЖЛИВІСТЬ ВИКОНАННЯ ВІЗУАЛЬНОГО ВІЛЬОТУ [ПРЯМО] ДО (навігаційний засіб, точка, висота)

Дозвіл на виконання візуального вильоту	VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]	ВІЗУАЛЬНИЙ ВИЛІТ ЗПС (номер) ДОЗВОЛЕНО, ПОВЕРНІТЬ ПРАВОРУЧ/ЛІВОРУЧ [ПРЯМО] ДО (навігаційний засіб, напрямок, точка на маршруті) [ПІДТРИМУЙТЕ ВІЗУАЛЬНИЙ КОНТАКТ ДО (висота)]
Підтвердження дозволу на візуальний виліт	*VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)	* ВІЗУАЛЬНИЙ ВИЛІТ ДО (навігаційний засіб, точка на маршруті/висота)

Примітка. – TORA вимовляється як TOR-AX

3. Організація потоків повітряного руху

Розрахований час зльоту (СТОТ) отриманий з повідомлення про призначення слоту (SAM). (СТОТ необхідно передати пілоту при встановленні першого зв'язку з органом ОПП)	SLOT (time)	(ЧАС) СЛОТ
Зміни до часу СТОТ, які надходять у повідомленні SRM.	REVISED SLOT (time)	ПЕРЕГЛЯНУТИЙ СЛОТ (час)

Відміна часу СТОТ, яка надходить у повідомленні SLC.	SLOT CANCELLED, REPORT READY	СЛОТ СКАСОВАНО, ПОВІДОМТЕ ПРО ГОТОВНІСТЬ
Призупинення польоту до наступних вказівок (отримання повідомлення FLS)	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)	ПОЛІТ ПРИЗУПИНЕНО ДО НАСТУПНИХ ВКАЗІВОК, ЧЕРЕЗ (причина)
Відміна призупинення польоту у повідомленні DES	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY	ПРИЗУПИНЕННЯ ПОЛЬОТУ СКАСОВАНО, ПОВІДОМТЕ ПРО ГОТОВНІСТЬ
Відхилення надання дозволу на запуск двигунів через запізнений запит відносно часу СТОТ	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT	НЕМОЖЛИВО ДОЗВОЛИТИ ЗАПУСК ДВИГУНІВ ЧЕРЕЗ ЗАКІНЧЕННЯ СЛОТ, ЗАПИТАЙТЕ НОВИЙ СЛОТ
Відхилення надання дозволу на запуск двигунів коли занадто рано відносно часу СТОТ.	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START-UP AT (time)	НЕМОЖЛИВО ДОЗВОЛИТИ ЗАПУСК ДВИГУНІВ ЧЕРЕЗ СЛОТ (час), ЗАПИТАЙТЕ ЗАПУСК ДВИГУНІВ О (час)

* Означає фразеологію пілота.

** Положення щодо застосування умовних дозволів містяться у пункті 11 глави 8 розділу XII цих Авіаційних правил.

† Означає передачу від ПС з під'єднаним буксиром.

‡ Потребує недвозначного підтвердження від пілота.

Додаток 7
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(глава 12 розділу V, розділ XIV)

1. Типи атрибутів повідомлень CPDLC

Таблиця 1-1 Атрибути тривоги (по низхідній та висхідній лініях зв'язку)

Тип	Опис стану тривоги	Пріоритет
H	Висока	1
M	Середня	2
L	Низька	3
N	Застосування стану тривоги не потребується	4

Таблиця 1-2 Атрибути відповіді (по висхідній лінії зв'язку)

Тип	Потребується відповідь	Діючі відповіді	Пріоритет
W/U	Так	«ВИКОНУЮ» (WILCO), «НЕМОЖЛИВО» (UNABLE), «ОЧІКУЙТЕ» (STANDBY), «НЕ Є ПОТОЧНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT CURRENT DATA AUTHORITY), «НЕ Є ВИЗНАЧЕНОЮ НАСТУПНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY), «ЛОГІЧНЕ	1

		ПІДТВЕРДЖЕННЯ (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)), «ПОМИЛКА» (ERROR)	
A/N	Так	«ВИКОНУЮ» (WILCO), «НЕМОЖЛИВО» (UNABLE), «ОЧІКУЙТЕ» (STANDBY), «НЕ Є ПОТОЧНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT CURRENT DATA AUTHORITY), «НЕ Є ВИЗНАЧЕНОЮ НАСТУПНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY), «ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)), «ПОМИЛКА» (ERROR)	2
R	Так	«ВИКОНУЮ» (WILCO), «НЕМОЖЛИВО» (UNABLE), «ОЧІКУЙТЕ» (STANDBY), «НЕ Є ПОТОЧНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT CURRENT DATA AUTHORITY), «НЕ Є ВИЗНАЧЕНОЮ НАСТУПНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ»	3

		(NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY), «ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)), «ПОМИЛКА» (ERROR)	
Y	Так	Будь-яке повідомлення CPDLC по низхідній лінії зв'язку , «ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required))	4
N	Ні, якщо не потребується логічне підтвердження	«ВИКОНУЮ» (WILCO), «НЕМОЖЛИВО» (UNABLE), «ОЧІКУЙТЕ» (STANDBY), «НЕ Є ПОТОЧНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT CURRENT DATA AUTHORITY), «НЕ Є ВИЗНАЧЕНОЮ НАСТУПНОЮ АВТОРИЗОВАНОЮ СИСТЕМОЮ ОБМІНУ ДАНИМИ» (NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY), «ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)), «ПОМИЛКА» (ERROR)	5

Таблиця 1- 3 Атрибути відповіді (по низхідній лінії зв'язку)

Тип	Потребується відповідь	Діючі відповіді	Пріоритет
Y	Так	Будь-яке повідомлення CPDLC по висхідній лінії зв'язку, «ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ» (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required))	1
N	Ні, якщо не потребується логічне підтвердження	«ЛОГІЧНЕ ПІДТВЕРДЖЕННЯ» (лише за необхідності)» (LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)), «ПОМИЛКА - ПОВІДОМЛЕННЯ НЕ ПІДТРИМУЄТЬСЯ ОРГАНОМ ОПР» (MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT ERROR)	2

2. Перелік повідомлень електрозв'язку «диспетчер – пілот» по лінії передачі даних (CPDLC)

Ідентифікатори повідомлень переліку повідомлень CPDLC, вказані у цьому додатку, визначаються операційною категорією елементу повідомлення CPDLC. Ідентифікатор спеціалізованої технології елементу повідомлення, що відповідає ідентифікаторам, визначеним у цьому додатку, вказано у Doc 10037 «Global Operational Data Link (GOLD) Manual» ICAO.

Параметри, що містяться у елементах повідомлень, вказано у таблиці 2-26 цього додатку. Коли вони є необов'язковими в елементах повідомлення, параметри позначаються [O].

1. Елементи повідомлень стосовно маршруту

Таблиця 2-1. Повідомлення по висхідній лінії зв'язку стосовно маршруту (RTEU)

Вказівка слідувати вказаному маршруту чи згаданій процедурі чи змінити маршрут і повідомлення очікувати зміну маршруту

Ідентифікатор елементу повідомлення	Призначене використання елементу повідомлення	Формат відображення елементу повідомлення	ALRT	RESP
RTEU-1	Вказівка слідувати вказаному дозволу на виліт	(дозвіл на виліт)	M	W/U
RTEU-2	Вказівка слідувати напрямку до визначеної точки	PROCEED DIRECT TO (місцезнаходження)	M	W/U

RTEU-3	Вказівка слідувати у вказаний час напряму до визначеної точки	AT TIME (час) PROCEED DIRECT TO (місцезнаходження)	M	W/U
RTEU-4	Вказівка слідувати у визначеній точці напряму до наступної визначеної точки	AT (місцезнаходження) PROCEED DIRECT TO (місцезнаходження)	M	W/U
RTEU-5	Вказівка слідувати при досягненні визначеного рівня напряму до визначеної точки	AT (один рівень) PROCEED DIRECT TO (місцезнаходження)	M	W/U
RTEU-6	Вказівка слідувати до визначеної точки по визначеному маршруту	CLEARED TO (місцезнаходження) VIA (дані стосовно вильоту [O]) (дані по маршруту)	M	W/U
RTEU-7	Вказівка слідувати по визначеному маршруту	CLEARED (дані стосовно вильоту [O]) (дані по маршруту) (дані щодо прибуття і заходження на посадку)	M	W/U

RTEU-8	Вказівка слідувати відповідно до визначених процедур	CLEARED (назва процедури)	М	W/U
RTEU-9	Вказівка слідувати з визначеної точки по визначеному маршруту	АТ (місцезнаходження) CLEARED (дані по маршруту) (дані щодо прибуття і заходження на посадку)	М	W/U
RTEU-10	Вказівка слідувати з визначеної точки відповідно до визначених процедур	АТ (місцезнаходження) CLEARED (назва процедури)	М	W/U
RTEU-11	Вказівка розпочати виконання схеми польоту в зоні очікування у визначеній точці відповідно до виданих вказівок	АТ (місцезнаходження) HOLD INBOUND TRACK (градуси) (напрямок) TURNS (вид відрізка) LEGS	М	W/U
RTEU-12	Вказівка розпочати виконання схеми польоту в зоні очікування у визначеній точці відповідно до	АТ (місцезнаходження) HOLD AS PUBLISHED	М	W/U

	опублікованих вказівок по зоні очікування			
RTEU-13	Повідомлення про те, що у визначений час може бути надано наступний дозвіл	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT TIME (час)	M	R
RTEU-14	Повідомлення про те, що ПС може бути видано дозвіл виконувати політ по вказаній схемі чи відповідно до назви дозволу	EXPECT (названа вказівка)	M	R
RTEU-15	Запит підтвердити назначений в даний момент маршрут	CONFIRM ASSIGNED ROUTE	M	Y
RTEU-16	Запит передати повідомлення про місцезнаходження	REQUEST POSITION REPORT	M	Y
RTEU-17	Запит повідомити розрахунковий час прибуття до визначеної точки	ADVISE ETA (місцезнаходження)	M	Y

Таблиця 2-2. Повідомлення по низхідній лінії зв'язку стосовно маршруту (RTED)

Запит на зміну маршруту польоту

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
RTED-1	Запит слідувати напряму до визначеної точки	REQUEST DIRECT TO (місцезнаходження)	M	Y
RTED-2	Запит на спеціальну процедуру чи назву дозволу	REQUEST (названа вказівка)	M	Y
RTED-3	Запит на визначений маршрут	REQUEST CLEARANCE (дані стосовно вильоту [O]) (дані по маршруту) (дані щодо прибуття і заходження на посадку [O])	M	Y
RTED-4	Запит на визначений дозвіл	REQUEST (вид дозволу) CLEARANCE	M	Y
RTED-5	Доповідь про місцезнаходження	POSITION REPORT (доповідь про місцезнаходження)	M	N
RTED-6	Запит на визначений курс	REQUEST HEADING (градуси)	M	Y

RTED-7	Запит на визначену лінію шляху	REQUEST GROUND TRACK (градуси)	M	Y
RTED-8	Запит на час чи місцезнаходження, яке може бути досягнуто для повернення на дозволений маршрут	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE	M	Y
RTED-9	Підтвердження того, що призначений маршрут є визначеним маршрутом	ASSIGNED ROUTE (дані стосовно вильоту [O]) (дані по маршруту) (дані щодо прибуття і заходження на посадку [O])	M	N
RTED-10	Повідомлення про розрахунковий час прибуття у визначеному місцезнаходженні	ETA (місцезнаходження) TIME (час)	M	N

2. Елементи повідомлення стосовно бокового зміщення

Таблиця 2-3. Повідомлення по висхідній лінії зв'язку стосовно бокового зміщення (LATU)

Вказівки слідувати по паралельному маршруту чи повернутися на дозволений спочатку маршрут, дозвіл відхилитися від призначеного маршруту та повідомлення очікувати зміщення (offset change).

Ідентифікатор елементу повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елементу повідомлення	ALRT	RESP
LATU-1	Вказівка слідувати по лінії шляху, паралельній дозволеному маршруту, зі зміщенням на визначену відстань у вказаному напрямку	OFFSET (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	W/U
LATU-2	Вказівка слідувати по лінії шляху, паралельній дозволеному маршруту, зі зміщенням на визначену відстань у вказаному напрямку, починаючи з визначеного місцезнаходження	AT (місцезнаходження) OFFSET (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	W/U
LATU-3	Вказівка слідувати по лінії шляху, паралельній дозволеному маршруту, зі	AT TIME (час) OFFSET (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	W/U

	зміщенням на визначену відстань у вказаному напрямку, починаючи з визначеного часу			
LATU-4	Вказівка повернутися на визначений маршрут	REJOIN ROUTE	M	W/U
LATU-5	Вказівка повернутися на дозволений маршрут до прольоту визначеного місцезнаходження	REJOIN ROUTE BEFORE PASSING (місцезнаходження)	M	W/U
LATU-6	Вказівка повернутися на дозволений маршрут раніше вказаного часу	REJOIN ROUTE BEFORE TIME (час)	M	W/U
LATU-7	Повідомлення про те, що може бути видано дозвіл ПС повернутися на дозволений маршрут до прольоту визначеного місцезнаходження	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE PASSING (місцезнаходження)	M	R
LATU-8	Повідомлення про те, що може бути видано дозвіл ПС повернутися на дозволений маршрут раніше вказаного часу	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE TIME (час)	M	R

LATU-9	Вказівка відновити самостійну навігацію після періоду, протягом якого здійснювалося супроводження видавалися диспетчерські вказівки щодо курсу. Може використовуватися спільно з вказівкою щодо того як і де повернутися на дозволений маршрут.	RESUME OWN NAVIGATION	М	W/U
LATU-10	Вказівка, що дозволяє відхилення від дозволеного маршруту у вказаному напрямку на визначену відстань	CLEARED TO DEVIATE UP TO (бічне відхилення) OF ROUTE	М	W/U
LATU-11	Вказівка відвернути вправо чи вліво з виходом на вказаний курс	TURN (напрямок) HEADING (градуси)	М	W/U
LATU-12	Вказівка відвернути вправо чи вліво з виходом на вказану лінію шляху	TURN (напрямок) GROUNDTRACK (градуси)	М	W/U
LATU-13	Вказівка відвернути вправо чи вліво на	TURN (напрямок) (величина в	М	W/U

	визначену кількість градусів	градусах) DEGREES		
LATU-14	Вказівка продовжувати політ з поточним курсом	CONTINUE PRESENT HEADING	M	W/U
LATU-15	Вказівка виконувати політ із визначеним курсом після прольоту визначеного місцезнаходження	AT (місцезнаходження) FLY HEADING (градуси)	M	W/U
LATU-16	Вказівка виконувати політ із визначеним курсом	FLY HEADING (градуси)	M	W/U
LATU-17	Вказівка доповісти коли ПС закінчило політ у несприятливих погодних умовах.	REPORT CLEAR OF WEATHER	M	W/U
LATU-18	Вказівка доповісти коли ПС повернулося на дозволений маршрут	REPORT BACK ON ROUTE	M	W/U
LATU-19	Вказівка доповісти проходження визначеного місцезнаходження.	REPORT PASSING (місцезнаходження)	M	W/U

Таблиця 2-4. Повідомлення по низхідній лінії зв'язку стосовно бокового зміщення (LATU)

Запити на зміщення чи відхилення від маршруту.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
LATD-1	Запит на паралельний маршрут від дозволеного маршруту на визначеній відстані у визначеному напрямку.	REQUEST OFFSET (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	Y
LATD-2	Запит на обумовлене погодними умовами відхилення від маршруту не більше ніж на вказану відстань (відстані) у вказаному напрямку (напрямок).	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO (бічне відхилення) OF ROUTE	M	Y
LATD-3	Доповідь про завершення польоту ПС у несприятливих погодних умовах.	CLEAR OF WEATHER	M	N
LATD-4	Доповідь про повернення на дозволений маршрут.	BACK ON ROUTE	M	N

LATD-5	Доповідь про відворот на вказане місцезнаходження по вказаному маршруту, яка може бути надана без будь-якого попереднього погодження з органами ОПР.	DIVERTING TO (місцезнаходження) VIA (дані щодо маршруту) (дані щодо прибуття і заходження на посадку [O])	M	Y
LATD-6	Доповідь про зміщення ПС від дозволеного маршруту на вказану відстань у вказаному напрямку на паралельний маршрут.	OFFSETTING (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	Y
LATD-7	Доповідь про відхилення на визначену відстань чи кут у визначеному напрямку від дозволеного маршруту.	DEVIATING (визначена відстань) (напрямок) OF ROUTE	M	Y
LATD-8	Доповідь про проходження визначеного місцезнаходження	PASSING (місцезнаходження)	M	N

3. Елементи повідомлення стосовно рівня

Таблиця 2-5. Повідомлення по висхідній лінії зв'язку стосовно рівня (LVLU)
 Вказівки змінити призначений рівень, відповіді на запит зайняття рівня, зміни чи обмеження дозволеного рівня і повідомлення очікувати дозволу на зайняття рівня.

Ідентифікатор елементу повідомлення	Призначене використання елементу повідомлення	Формат відображення елементу повідомлення	ALRT	RESP
LVLU-1	Повідомлення про те, що ПС може очікувати вказівки починати набір висоти у вказаний час.	EXPECT HIGHER AT TIME (час)	M	R
LVLU-2	Повідомлення про те, що ПС може очікувати вказівки починати набір висоти у вказаному місцезнаходженні.	EXPECT HIGHER AT (місцезнаходження)	M	R
LVLU-3	Повідомлення про те, що ПС може очікувати вказівки починати зниження у вказаний час.	EXPECT LOWER AT TIME (час)	M	R
LVLU-4	Повідомлення про те, що ПС може очікувати вказівки починати	EXPECT LOWER AT (місцезнаходження)	M	R

	зниження у вказаному місцезнаходженні.			
LVLU-5	Вказівка витримувати вказаний ешелон чи ешелон у вказаних вертикальних межах.	MAINTAIN (рівень) M W	M	W/U
LVLU-6	Вказівка розпочати набір вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах та витримувати його.	CLIMB TO (рівень)	M	W/U
LVLU-7	Вказівка розпочати у вказаний час набір вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах та витримувати його.	AT TIME (час) CLIMB TO (рівень)	M	W/U
LVLU-8	Вказівка розпочати у визначеному місцезнаходженні набір вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах та витримувати його.	AT (місцезнаходження) CLIMB TO (рівень)	M	W/U
LVLU-9	Вказівка розпочати зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних	DESCEND TO (рівень)	M	W/U

	межах та витримувати його.			
LVLU-10	Вказівка розпочати у вказаний час зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах та витримувати його.	AT TIME (час) DESCEND TO (рівень)	M	W/U
LVLU-11	Вказівка розпочати у визначеному місцезнаходженні зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах та витримувати його.	AT (місцезнаходження) DESCEND TO (рівень)	M	W/U
LVLU-12	Вказівка завершити набір висоти для зайняття вказаного рівня до вказаного часу.	CLIMB TO REACH (один рівень) BEFORE TIME (час)	M	W/U
LVLU-13	Вказівка завершити набір висоти для зайняття вказаного рівня до визначеного місцезнаходження.	CLIMB TO REACH (один рівень) BEFORE PASSING (місцезнаходження)	M	W/U
LVLU-14	Вказівка завершити зниження для зайняття	DESCEND TO REACH (один	M	W/U

	вказаного рівня до вказаного часу.	рівень) BEFORE TIME (час)		
LVLU-15	Вказівка завершити зниження для зайняття вказаного рівня до визначеного місцезнаходження.	DESCEND TO REACH (один рівень) BEFORE PASSING (місцезнаходження)	M	W/U
LVLU-16	Вказівка завершити набір висоти на вказаному ешелоні та витримувати його. Вказаний ешелон буде нижче раніше вказаного рівня. Така вказівка повинна надаватися лише у випадку, коли диспетчер може впевнитися, що дозволений раніше ешелон не буде набраний.	STOP CLIMB AT (один рівень)	M	W/U
LVLU-17	Вказівка завершити зниження на вказаному ешелоні та витримувати його. Вказаний ешелон буде нижче раніше	STOP DESCENT AT (один рівень)	M	W/U

	вказаного рівня. Така вказівка повинна надаватися лише у випадку, коли диспетчер може впевнитися, що дозволений раніше ешелон не буде набраний.				
LVLU-18	Вказівка набирати висоту з вказаною чи більшою вертикальною швидкістю.	CLIMB (вертикальна швидкість) GREATER	AT OR	M	W/U
LVLU-19	Вказівка набирати висоту з вказаною чи меншою вертикальною швидкістю.	CLIMB (вертикальна швидкість) LESS	AT OR	M	W/U
LVLU-20	Вказівка знижуватися з вказаною чи більшою вертикальною швидкістю.	DESCEND (вертикальна швидкість) GREATER	AT OR	M	W/U
LVLU-21	Вказівка знижуватися з вказаною чи меншою вертикальною швидкістю.	DESCEND (вертикальна швидкість) LESS	AT OR	M	W/U
LVLU-22	Повідомлення про те, що ПС може бути	EXPECT рівень)	(один (кількість	M	R

	надано дозвіл розпочати набір висоти до вказаного рівня через вказану кількість хвилин після вильоту.	хвилин) AFTER DEPARTURE		
LVLU-23	Вказівка доповісти залишення вказаного рівня.	REPORT LEAVING (один рівень)	M	W/U
LVLU-24	Вказівка доповісти про витримування ПС вказаного рівня.	REPORT MAINTAINING (один рівень)	M	W/U
LVLU-25	Вказівка доповісти втримуваний ешелон.	REPORT PRESENT LEVEL	M	Y
LVLU-26	Вказівка доповісти досягнення рівня у вказаних вертикальних межах.	REPORT REACHING BLOCK (один рівень) TO (один рівень)	M	W/U
LVLU-27	Запит підтвердити призначений ешелон.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL	M	Y
LVLU-28	Запит повідомити бажаний ешелон.	ADVISE PREFERRED LEVEL	M	Y
LVLU-29	Запит повідомити бажаний час та/або місцезнаходження	ADVISE TOP OF DESCENT	L	Y

	початку зниження на аеродром прибуття.			
LVLU-30	Запит найближчого часу чи місцезнаходження, коли може бути прийнятним вказаний ешелон.	WHEN CAN YOU ACCEPT (один рівень)	M	Y
LVLU-31	Запит повідомити, чи може бути прийнятним вказаний ешелон у вказаному місцезнаходженні.	CAN YOU ACCEPT (один рівень) AT (місцезнаходження)	M	A/N
LVLU-32	Запит повідомити чи може бути прийнятним вказаний ешелон у вказаний час.	CAN YOU ACCEPT (один рівень) AT TIME (час)	M	A/N

Таблиця 2-6. Повідомлення по низхідній лінії зв'язку стосовно рівня (LVLD) Запити на зміну призначеної висоти та запити щодо того, коли можна очікувати зміну рівня.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
LVLД-1	Запит на виконання польоту на вказаному	REQUEST (рівень)	M	Y

	ешелоні чи ешелоні у вказаних вертикальних межах.			
LVLD-2	Запит на виконання набору висоти до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах.	REQUEST CLIMB TO (рівень)	М	Y
LVLD-3	Запит на виконання зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах.	REQUEST DESCENT TO (рівень)	М	Y
LVLD-4	Запит на початок набору/зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах у вказаному місцезнаходженні.	AT (місцезнаходження) REQUEST (рівень)	М	Y
LVLD-5	Запит на початок набору/зниження до вказаного рівня чи рівня у вказаних вертикальних межах у вказаний час.	AT TIME (час) REQUEST (рівень)	М	Y

LVLD-6	Запит найближчого часу чи місцезнаходження, коли можна очікувати зниження.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL	M	Y
LVLD-7	Запит найближчого часу чи місцезнаходження, коли можна очікувати набір висоти.	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL	M	Y
LVLD-8	Доповідь про закінчення витримування вказаного рівня	LEAVING (один рівень)	M	N
LVLD-9	Доповідь про витримування вказаного рівня	MAINTAINING (один рівень)	M	N
LVLD-10	Доповідь про досягнення рівня у вказаних вертикальних межах	REACHING BLOCK (один рівень) TO (один рівень)	M	N
LVLD-11	Підтвердження, що вказаний ешелон чи вказані вертикальні межі є вказаним ешелоном або вказаними	ASSIGNED LEVEL (рівень)	M	N

	вертикальними межами			
LVLD-12	Доповідь про те, що вказаний ешелон є бажаним ешелonom	PREFERRED LEVEL (один рівень)	M	N
LVLD-13	Доповідь про набір висоти до вказаного рівня	CLIMBING TO (один рівень)	M	N
LVLD-14	Доповідь про зниження до вказаного рівня	DESCENDING TO (один рівень)	M	N
LVLD-15	Повідомлення про те, що вказаний ешелон є прийнятним у вказаний час	WE CAN ACCEPT (ешелон) AT TIME (час)	M	N
LVLD-16	Повідомлення про те, що вказаний ешелон є прийнятним у вказаному місцезнаходженні	WE CAN ACCEPT (один рівень) AT (місцезнаходження)	M	N
LVLD-17	Повідомлення про те, що вказаний ешелон є неприйнятним	WE CANNOT ACCEPT (один рівень)	M	N
LVLD-18	Повідомлення про бажані час та місцезнаходження початку зниження для заходу на посадку	TOP OF DESCENT (місцезнаходження) TIME (час)	M	N

4. Елементи повідомлення стосовно обмеження проходження

Таблиця 2-7 Повідомлення по висхідній лінії зв'язку стосовно обмеження проходження (CSTU)

Вказівки прослідувати вказану точку на вказаній висоті, у вказаний час, на вказаній швидкості, та/або вказівка щодо відміни обмеження по проходженню.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
CSTU-1	Вказівка прослідувати визначену точку на вказаній висоті чи ешелоні у визначених вертикальних межах.	CROSS (місцезнаходження) AT (рівень)	M	W/U
CSTU-2	Вказівка прослідувати визначену точку не нижче визначеної висоти чи рівня.	CROSS (місцезнаходження) AT OR ABOVE (один рівень)	M	W/U
CSTU-3	Вказівка прослідувати визначену точку не вище визначеної висоти чи рівня.	CROSS (місцезнаходження) AT OR BELOW (один рівень)	M	W/U
CSTU-4	Вказівка прослідувати визначену точку у визначений час.	CROSS (місцезнаходження) AT TIME (час)	M	W/U
CSTU-5	Вказівка прослідувати визначену точку	CROSS (місцезнаходження)	M	W/U

	раніше визначеного часу.	BEFORE TIME (час)		
CSTU-6	Вказівка прослідувати визначену точку після визначеного часу.	CROSS (місцезнаходження) AFTER TIME (час)	M	W/U
CSTU-7	Вказівка прослідувати визначену точку у визначений проміжок часу.	CROSS (місцезнаходження) BETWEEN TIME (час) AND TIME (час)	M	W/U
CSTU-8	Вказівка прослідувати визначену точку на визначеній швидкості.	CROSS (місцезнаходження) AT (швидкість)	M	W/U
CSTU-9	Вказівка прослідувати визначену точку на визначеній швидкості чи повільніше.	CROSS (місцезнаходження) AT (швидкість) OR LESS	M	W/U
CSTU-10	Вказівка прослідувати визначену точку на визначеній швидкості чи швидше.	CROSS (місцезнаходження) AT (швидкість) OR GREATER	M	W/U
CSTU-11	Вказівка прослідувати визначену точку у визначений час на вказаному ешелоні чи у визначених вертикальних межах.	CROSS (місцезнаходження) AT TIME (час) AT (рівень)	M	W/U

CSTU-12	Вказівка прослідувати визначену точку раніше визначеного часу на вказаному ешелоні чи у визначених вертикальних межах.	CROSS (місцезнаходження) BEFORE TIME(час) АТ (рівень)	М	W/U
CSTU-13	Вказівка прослідувати визначену точку пізніше визначеного часу на вказаному ешелоні чи у визначених вертикальних межах.	CROSS (місцезнаходження) AFTER TIME(час) АТ (рівень)	М	W/U
CSTU-14	Вказівка прослідувати визначену точку на вказаному ешелоні чи у визначених вертикальних межах на вказаній швидкості.	CROSS (місцезнаходження) АТ (рівень) АТ (швидкість)	М	W/U
CSTU-15	Вказівка прослідувати визначену точку у визначений час на вказаному ешелоні чи у визначених вертикальних межах	CROSS (місцезнаходження) АТ TIME (час) АТ (рівень) АТ (швидкість)	М	W/U

	на вказаній швидкості.			
--	------------------------	--	--	--

5. Елементи повідомлення стосовно швидкості

Таблиця 2-8 Повідомлення по висхідній лінії зв'язку стосовно швидкості (SPDU)

Вказівки змінити чи втримувати швидкість, повідомлення очікувати зміну швидкості.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
SPDU-1	Повідомлення про те, що може бути видана вказівка стосовно швидкості для виконання у вказаний час.	EXPECT SPEED CHANGE AT TIME (час)	M	R
SPDU-2	Повідомлення про те, що може бути видана вказівка стосовно швидкості для виконання у вказаному місцезнаходженні.	EXPECT SPEED CHANGE AT (місцезнаходження)	M	R

SPDU-3	Повідомлення про те, що може бути видана вказівка стосовно швидкості для виконання на вказаному ешелоні.	EXPECT SPEED CHANGE AT (один рівень)	M	R
SPDU-4	Вказівка витримувати вказану швидкість.	MAINTAIN (швидкість)	M	W/U
SPDU-5	Вказівка витримувати поточну швидкість.	MAINTAIN PRESENT SPEED	M	W/U
SPDU-6	Вказівка витримувати вказану швидкість чи більшу.	MAINTAIN (швидкість) OR GREATER	M	W/U
SPDU-7	Вказівка витримувати вказану швидкість чи меншу.	MAINTAIN (швидкість) OR LESS	M	W/U
SPDU-8	Вказівка витримувати вказаний діапазон швидкостей.	MAINTAIN (швидкість) TO (швидкість)	M	W/U
SPDU-9	Вказівка збільшити поточну швидкість до вказаної та витримувати її до подальших вказівок.	INCREASE SPEED TO (швидкість)	M	W/U
SPDU-10	Вказівка збільшити поточну швидкість до вказаної чи більшої та	INCREASE SPEED TO (швидкість) OR GREATER	M	W/U

	витримувати її до подальших вказівок.			
SPDU-11	Вказівка знизити поточну швидкість до вказаної та витримувати її до подальших вказівок.	REDUCE SPEED TO (швидкість)	M	W/U
SPDU-12	Вказівка знизити поточну швидкість до вказаної чи меншої та витримувати її до подальших вказівок.	REDUCE SPEED TO (швидкість) OR LESS	M	W/U
SPDU-13	Вказівка відновити нормальну швидкість. ПС може більше не виконувати видану раніше вказівку щодо обмеження швидкості.	RESUME NORMAL SPEED	M	W/U
SPDU-14	Повідомлення про те, що можна витримувати бажану швидкість без обмежень.	NO SPEED RESTRICTION	M	R
SPDU-15	Запит повідомити швидкість, визначену вказаним(и) видом(ами) швидкості.	REPORT (вид швидкості) SPEED	M	Y

SPDU-16	Запит підтвердити призначену швидкість.	CONFIRM ASSIGNED SPEED	M	Y
SPDU-17	Запит найближчого часу чи місцезнаходження, коли може виявитися прийнятною вказана швидкість.	WHEN CAN YOU ACCEPT (швидкість)	M	Y

Таблиця 2-9 Повідомлення по низхідній лінії зв'язку стосовно швидкості (SPDD)

Запити стосовно швидкості та запити коли можна очікувати зміну швидкості.

Ідентифікатор елементу повідомлення	Призначене використання елементу повідомлення	Формат відображення елементу повідомлення	ALRT	RESP
SPDD-1	Запит вказаної швидкості.	REQUEST (швидкість)	M	Y
SPDD-2	Запит найближчого часу чи місцезнаходження, коли можна буде слідувати із вказаною швидкістю.	WHEN CAN WE EXPECT (швидкість)	M	Y
SPDD-3	Доповідь про те, що швидкість, визначена	(вид(и) швидкості) SPEED (швидкість)	M	N

	вказаними видами швидкості, є вказаною швидкістю.			
SPDD-4	Підтвердження того, що призначена швидкість є вказаною швидкістю.	ASSIGNED SPEED (швидкість)	M	N
SPDD-5	Повідомлення, що вказана швидкість є прийнятною у вказаний час.	WE CAN ACCEPT (швидкість) AT TIME (час)	M	N
SPDD-6	Повідомлення, що вказана швидкість є непринятною.	WE CANNOT ACCEPT (швидкість)	M	N

6. Елементи консультативного повідомлення стосовно повітряного руху

Таблиця 2-10 Консультативні повідомлення стосовно повітряного руху по висхідній лінії зв'язку (ADVU)

Консультативні повідомлення щодо використання CPDLC, та обслуговування з використанням систем спостереження.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
ADVU-1	Консультативне повідомлення про те, що встановлення	(позначення об'єкту) ALTIMETER	M	R

	висотоміру відноситься до вказаного засобу.	(встановлення висотоміру)		
ADVU-2	Консультативне повідомлення щодо завершення надання ОПР з використанням засобів спостереження.	SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED	M	R
ADVU-3	Консультативне повідомлення щодо встановлення ОПР з використанням засобів спостереження. Може бути вказане місцезнаходження.	IDENTIFIED (місцезнаходження [O])	M	R
ADVU-4	Консультативне повідомлення щодо втрати контакту, що забезпечується системою спостереження ОПР.	IDENTIFICATION LOST	M	R
ADVU-5	Консультативне повідомлення про те, що поточний код ATIS є вказаним кодом.	ATIS (код ATIS)	M	R

ADVU-6	Консультативне повідомлення знову запросити наступний орган ОІР.	REQUEST AGAIN WITH NEXT ATC UNIT	M	N
ADVU-7	Консультативне повідомлення стосовно повітряного руху, що має значення для даного ПС.	TRAFFIC IS (опис руху)	M	R
ADVU-8	Вказівка доповісти візуальне спостереження і проходження вказаного(их) ПС. Вказівка може містити розрахунковий час проходження.	REPORT SIGHTING AND PASSING OPPOSITE DIRECTION (тип ПС [O]) (місцезнаходження) (час ETP [O])	M	W/U
ADVU-9	Вказівка встановити визначений код ВОРЛ.	SQUAWK (код SSR)	M	W/U
ADVU-10	Вказівка припинити передачу сигналів відповідача ВОРЛ.	STOP SQUAWK	M	W/U
ADVU-11	Вказівка припинити передачі ADS-B.	STOP ADS-B TRANSMISSION	M	W/U
ADVU-12	Вказівка включити інформацію стосовно	SQUAWK MODE C	M	W/U

	рівня до сигналів відповідача ВОРЛ.			
ADVU-13	Вказівка не включати інформацію стосовно рівня до сигналів відповідача ВОРЛ.	STOP SQUAWK MODE C	M	W/U
ADVU-14	Запит на підтвердження обраного коду ВОРЛ.	CONFIRM SQUAWK CODE	M	Y
ADVU-15	Вказівка встановити прийомовідповідач ВОРЛ в режим «IDENT».	SQUAWK IDENT	M	W/U
ADVU-18	Вказівка ПС, що використовується в якості посередника, ретранслювати вказане повідомлення вказаному ПС на вказаній частоті, якщо така передбачена.	RELAY TO (ідентифікація ПС) (назва органу) (текст, що ретранслюється) (частота [O])	M	W/U
ADVU-19	Запит перевірити дані стосовно бокового зміщення, рівня чи швидкості ПС у зв'язку з тим, що орган ОНР виявив	(тип відхилення) DEVIATION DETECTED. VERIFY AND ADVISE	M	W/U

	відхилення від дозволу.			
--	-------------------------	--	--	--

Таблиця 2-11 Консультативні повідомлення стосовно повітряного руху по низхідній лінії зв'язку (ADVD)

Донесення, що стосуються застосування процедури ретрансляції.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
ADVD-1	Доповідь про те, що для прийомовідповідача ПС встановлений вказаний код ВОРЛ.	SQUAWKING (код SSR)	M	N
ADVD-2	Доповідь щодо візуального спостереження ПС та його проходження повз. Може включати опис ПС.	TRAFFIC (тип ПС [O]) (локалізація руху) (візуалізація руху)	M	N

7. Елементи мовних повідомлень

Таблиця 2-12 Мовні повідомлення по висхідній лінії зв'язку (COMU)

Вказівка вести на частоті передачі мовних повідомлень прослуховування органу ОПР та зв'язатися з ним і вказівка перевірити клавішу мікрофона на предмет залипання.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
COMU-1	Вказівка встановити мовний електрозв'язок із вказаним органом ОПР на вказаній частоті.	CONTACT (назва органу) (частота)	M	W/U
COMU-2	Вказівка у вказаному місцезнаходженні встановити мовний електрозв'язок із вказаним органом ОПР на вказаній частоті.	AT (місцезнаходження) CONTACT (назва органу) (частота)	M	W/U
COMU-3	Вказівка у вказаний час встановити мовний електрозв'язок із вказаним органом	AT TIME (час) CONTACT (назва органу) (частота)	M	W/U

	ОПР на вказаній частоті.			
COMU-4	Консультативне повідомлення щодо додаткової частоти	SECONDARY FREQUENCY (частота)	M	R
COMU-5	Вказівка вести на вказаній частоті прослуховування вказаного органу ОПР. Від льотного екіпажу не вимагається встановлювати мовний електрозв'язок на цій частоті.	MONITOR (назва органу) (частота)	M	W/U
COMU-6	Вказівка у вказаному місцезнаходженні вести на вказаній частоті прослуховування вказаного органу ОПР. Від льотного екіпажу не вимагається встановлювати мовний	AT (місцезнаходження) MONITOR (назва органу) (частота)	M	W/U

	електрозв'язок на цій частоті.			
COMU-7	Вказівка у вказаний час вести на вказаній частоті прослуховування вказаного органу ОПР. Від льотного екіпажу не вимагається встановлювати мовний зв'язок на цій частоті.	AT TIME (час) MONITOR (назва органу) (частота)	M	W/U
COMU-8	Вказівка перевірити клавішу мікрофона у зв'язку із виявленням безперервної передачі на вказаній частоті.	CHECK STUCK MICROPHONE (частота)	H	N
COMU-9	Консультативне повідомлення щодо назви поточного органу ОПР.	CURRENT ATC UNIT (назва органу)	M	N

Таблиця 2-13 Мовні повідомлення по низхідній лінії зв'язку (COMD)

Запити стосовно мовного електрозв'язку чи зміни частоти.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
COMD-1	Запит на встановлення мовного електрозв'язку на вказаній частоті.	REQUEST VOICE CONTACT (частота)	M	Y
COMD-2	Повідомлення від ПС, що використовується у якості посередника, про вказану відповідь від вказаного ПС.	RELAY FROM (ідентифікація ПС) (відповідь на текст, що ретранслюється)	M	N

8. Елементи мовних повідомлень щодо рознесення

Таблиця 2-14 Мовні повідомлення по висхідній лінії зв'язку щодо рознесення (SPCU)

Вказівка виконати маневр рознесення при польоті по маршруту чи прибутті та повідомлення очікувати дозволу на рознесення.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP

SPCU-1	<p>Підтвердження органом ОПР використання пілотом процедури польоту в сліді, коли ПС ІТР знаходиться позаду «контрольного» ПС.</p> <p>Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із дозволом стосовно маневру у вертикальній площині.</p>	<p>ІТР BEHIND (ідентифікація ПС)</p>	M	N
SPCU-2	<p>Підтвердження органом ОПР використання пілотом процедури польоту в сліді, коли ПС ІТР знаходиться попереду «контрольного» ПС.</p> <p>Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із дозволом стосовно маневру у вертикальній площині.</p>	<p>ІТР AHEAD OF (ідентифікація ПС)</p>	M	N

SPCU-3	<p>Підтвердження органом ОПР використання пілотом процедури польоту в сліді, коли ПС ІТР знаходиться позаду обох «контрольних» ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із дозволом стосовно маневру у вертикальній площині.</p>	<p>ІТР BEHIND (ідентифікація ПС) AND BEHIND (ідентифікація ПС)</p>	М	N
SPCU-4	<p>Підтвердження органом ОПР використання пілотом процедури польоту в сліді, коли ПС ІТР знаходиться попереду обох «контрольних» ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із дозволом стосовно маневру у вертикальній площині.</p>	<p>ІТР AHEAD OF (ідентифікація ПС) AND AHEAD OF (ідентифікація ПС)</p>	М	N

SPCU-5	Підтвердження органом ОПР використання пілотом процедури польоту в сліді, коли ПС ІТР знаходиться позаду одного «контрольного» ПС та попереду другого «контрольного» ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із дозволом стосовно маневру у вертикальній площині.	ІТР BEHIND (ідентифікація ПС) AND AHEAD OF (ідентифікація ПС)	М	М
--------	---	---	---	---

Таблиця 2-15 Мовні повідомлення по низхідній лінії зв'язку щодо рознесення (SPCD)

Відповіді та вказівки виконати маневр рознесення при польоті по маршруту чи під час прибуття.

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
-------------------------------------	---	---	------	------

SPCD-1	Повідомлення про те, що у пілота наявне обладнання ІТР, яке вказує задану відстань до «контрольного» ПС та ідентифікацію ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із запитом стосовно маневру у вертикальній площині.	ІТР (визначена відстань) BEHIND (ідентифікація ПС)	М	N
SPCD-2	Повідомлення про те, що у пілота наявне обладнання ІТР, яке вказує задану відстань від «контрольного» ПС та ідентифікацію ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із запитом стосовно маневру у вертикальній площині.	ІТР (визначена відстань) AHEAD OF (ПС)	М	N
SPCD-3	Повідомлення про те, що у пілота наявне обладнання ІТР, яке вказує задану відстань	ІТР (визначена відстань) BEHIND (ідентифікація ПС) AND (визначена	М	N

	до обох «контрольних» ПС та ідентифікацію ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із запитом стосовно маневру у вертикальній площині.	відстань) BEHIND (ідентифікація ПС)		
SPCD-4	Повідомлення про те, що у пілота наявне обладнання ІТР, яке вказує задану відстань від обох «контрольних» ПС та ідентифікацію ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із запитом стосовно маневру у вертикальній площині.	ІТР (визначена відстань) AHEAD OF (ідентифікація ПС) AND (визначена відстань) AHEAD OF (ідентифікація ПС)	М	Н
SPCD-5	Повідомлення про те, що у пілота наявне обладнання ІТР, яке вказує задану відстань до одного «контрольного ПС» та	ІТР (визначена відстань) BEHIND (ідентифікація ПС) AND (визначена відстань) AHEAD	М	Н

	від другого «контрольного» ПС та показчики ПС. Цей елемент повідомлення завжди пов'язаний із запитом стосовно маневру у вертикальній площині.	OF (ідентифікація ПС)		
--	---	-----------------------	--	--

9. Елементи аварійного/термінового повідомлення

Таблиця 2-16 Аварійні/термінові повідомлення по висхідній лінії зв'язку (EMGU)

Вказівки чи анотації, пов'язані із вказівками щодо високого рівня тривоги в кабіні пілотів

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
EMGU-1	Запит повідомити залишкове паливо (час польоту) та кількість людей на борту.	REPORT ENDURANCE AND PERSONS ON BOARD	H	Y
EMGU-2	Вказівка негайно виконати відповідну вказівку для	IMMEDIATELY	H	N

	недопущення виникнення будь-якої ситуації			
--	---	--	--	--

Таблиця 2-17 Аварійні/термінові повідомлення по низхідній лінії зв'язку (EMGD)

Донесення щодо високого рівня тривоги органу ОПР

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
EMGD-1	Повідомлення щодо надзвичайної ситуації	PAN PAN PAN	Н	У
EMGD-2	Повідомлення щодо аварійної ситуації	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	Н	У
EMGD-3	Донесення щодо залишкового палива (часу польоту) та кількості людей на борту.	(залишок палива) ENDURANCE AND (особи на борту) PERSONS ON BOARD	Н	У
EMGD-4	Повідомлення щодо припинення аварійної ситуації	CANCEL EMERGENCY	Н	У

10. Елементи повідомлення, що містить стандартну відповідь

Таблиця 2-18 Стандартні відповіді по висхідній лінії зв'язку (RSPU)

Стандартні відповіді органу ОПП на запити та прохання пілота

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
RSPU-1	Позначення, що не може бути виконано зазначене у повідомленні	UNABLE	M	N
RSPU-2	Позначення, що на зазначене повідомлення незабаром буде надано відповідь	STANDBY	M	N
RSPU-3	Повідомлення, що може бути тривала затримка з відповіддю	REQUEST DEFERRED	M	N
RSPU-4	Вказівка на те, що повідомлення прийнято	ROGER	M	N
RSPU-5	Вказівка на те, що орган ОПП дає позитивну відповідь на повідомлення	AFFIRM	M	N
RSPU-6	Вказівка на те, що орган ОПП дає	NEGATIVE		N

	негативну відповідь на повідомлення			
RSPU-7	Повідомлення про те, що запит було направлено наступному органу, що здійснює управління	REQUEST FORWARDED	M	N
RSPU-8	Прохання підтвердити даний запит, так як перший запит не був зрозумілий. Слід повторно надати запит та пояснити його	CONFIRM REQUEST	M	N

Таблиця 2-19 Стандартні відповіді по низхідній лінії зв'язку (RSPD)
Стандартні відповіді на вказівки та запити органу ОПР

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
RSPD-1	Повідомлення про те, що вказівка зрозуміла і буде виконана	WILCO	M	N
RSPD-2	Повідомлення про те, що вказівка не може бути виконана	UNABLE	M	N

RSPD-3	Вказівка на те, що на повідомлення незабаром буде надано відповідь	STANDBY	M	N
RSPD-4	Вказівка на те, що повідомлення прийнято	ROGER	M	N
RSPD-5	Вказівка на позитивну відповідь на повідомлення	AFFIRM	M	N
RSPD-6	Вказівка на негативну відповідь на повідомлення	NEGATIVE	M	N

11. Елементи додаткового повідомлення

Таблиця 2-20 Додаткові повідомлення по висхідній лінії зв'язку (SUPU)

Анотації до вказівок та стандартних відповідей органу ОНР

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
SUPU-1	Повідомлення, що відповідну вказівку слід виконати коли екіпаж буде готовий	WHEN READY	M	N
SUPU-2	Вказівка на те, що відповідне	DUE TO (повідомлення з	M	N

	повідомлення видається з вказаної причини	вказанням причини по висхідній лінії зв'язку)		
SUPU-3	Вказівка виконати відповідну вказівку, використовуючи максимум функціональних можливостей даного ПС	EXPEDITE	M	N
SUPU-4	Повідомлення про те, що відповідна вказівка є переглядом виданої раніше вказівки чи відрізняється від запитуваного дозволу	REVISED (причина перегляду [O])	H	N

Таблиця 2-21 Додаткові повідомлення по низхідній лінії зв'язку (SUPD)

Анотації до запитів та стандартних відповідей

Ідентифікатор елементу повідомлення	Призначене використання елементу повідомлення	Формат відображення елементу повідомлення	ALRT	RESP
SUPD-1	Вказівка на те, що відповідне повідомлення	DUE TO (повідомлення з вказанням причини	N	N

	видається із вказаної причини	по низхідній лінії зв'язку)		
--	-------------------------------	------------------------------	--	--

12. Елементи повідомлення, що містять вільний текст

Використовують у випадках, коли ні один із стандартних елементів повідомлення з набору повідомлень CPDLC, що містяться в даному додатку, не підходить для конкретного призначеного використання.

Таблиця 2-22. Повідомлення, що містять вільний текст по висхідній лінії зв'язку (TXTU)

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
TXTU-1		(вільний текст)	M	R
TXTU-2		(вільний текст)	M	N
TXTU-3		(вільний текст)	N	N
TXTU-4		(вільний текст)	M	W/U
TXTU-5		(вільний текст)	M	A/N

Таблиця 2-23. Повідомлення, що містять вільний текст по низхідній лінії зв'язку (TXTD)

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
TXTD-1		(вільний текст)	M	Y
TXTD-2		(вільний текст)	M	N

13. Елементи повідомлення щодо управління в системі

Таблиця 2-24 Повідомлення по висхідній лінії зв'язку щодо управління в системі (SYSU)

Повідомлення, що стосуються управління зв'язком CPDLC (зазвичай ті, що відправляються наземною системою)

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
SYSU-1	Повідомлення, що генерується системою, про помилку	ERROR (інформація про помилку)	N	N
SYSU-2	Повідомлення, що генерується системою про наступну авторизовану систему обміну даними, чи її відміну	NEXT DATA AUTHORITY (позначення об'єкту [O])	M	N
SYSU-3	Повідомлення, що генерується системою, про те, що отримане повідомлення не підтримується	MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT	M	N

	даним органом ОПР			
SYSU-4	Повідомлення, що генерується системою, про те, що отримане повідомлення прийнятне для відображення	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N
SYSU-5	Повідомлення, що генерується системою, про те, що запити логічних підтверджень не дозволені	USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED	M	N
SYSU-6	Консультативне повідомлення, що вказує на максимально допустиме значення затримки передачі повідомлення по висхідній лінії зв'язку	LATENCY TIME VALUE (величина затримки)	N	N
SYSU-7	Вказівка на те, що затримка при	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND	M	N

	передачі отриманого повідомлення перевищує значення, що вимагається	MESSAGE OR CONTACT BY VOICE		
--	--	--------------------------------	--	--

Таблиця 2-25 Повідомлення по низхідній лінії зв'язку щодо управління в системі (SYSD)

Повідомлення, що стосуються управління зв'язком CPDLC (зазвичай ті, що відправляються системою, встановленою на борту ПС)

Ідентифікатор елемента повідомлення	Призначене використання елемента повідомлення	Формат відображення елемента повідомлення	ALRT	RESP
SYSD-1	Повідомлення, що генерується системою, про помилку	ERROR (інформація про помилку)	N	N
SYSD-2	Повідомлення, що генерується системою, про те, що отримане повідомлення прийнятне для відображення	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N

SYSD-3	Відмова, що генерується системою, приймати будь-яке повідомлення CPDLC, надіслане з наземної системи, яка не є поточною авторизованою системою обміну даними	NOT CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-4	Повідомлення, що генерується системою, про те, що наземна система в даний час є поточна авторизована система обміну даними	CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-5	Повідомлення, що генерується системою, про те, що наземна система не визначена в якості наступної	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY (позначення об'єкту) (позначення об'єкту [O])	M	N

	<p>авторизованої системи обміну даними (NDA), із вказівкою наземної системи, що забезпечує поточний обмін даними (CDA). Також повідомляються ідентифікаційні дані наступної авторизованої системи обміну даними, якщо такий визначений.</p>			
SYSD-6	<p>Вказівка на те, що затримка при передачі отриманого повідомлення перевищує значення, що вимагається</p>	<p>MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE</p>	M	N
SYSD-7	<p>Повідомлення, що генерується системою, про те, що ПС недоступне.</p>	<p>AIRCRAFT CPDLC INHIBITED</p>	M	N

14. Параметри елементів повідомлення

Таблиця 2-26. Параметри

Дається опис змінних, що використовуються в параметрах, вказаних в елементах повідомлення

Змінний параметр	Опис
Бічне відхилення	Вказує бічне відхилення у якості дозволеної відстані вліво, вправо або в будь-яку сторону від дозволеного маршруту в морських милях чи кілометрах
Величина в градусах	Вказує величину в градусах
Величина затримки	Дає величину затримки повідомлення CPDLC в секундах
Вертикальна швидкість	Вказує вертикальну швидкість в футах/хвилину чи в метрах/секунду
Злітно-посадкова смуга	Визначає ЗПС по напрямку та конфігурації (ліва, права, центральна чи без позначення)
Вид дозволу	Вказує вид дозволу: заходження на посадку, виліт, наступний, запуск двигунів, руління хвостом вперед, руління чи океанічний політ
Вид відрізка	Вказує відрізок очікування як відстань (десяті долі морських миль чи десяті долі кілометрів) або час (десяті долі хвилин)
Види швидкості	Визначає швидкість як мінімум чи максимум і 1 чи 2 види швидкості, де вид швидкості визначає швидкість як приладову, істинну, шляхову, за числом Маха, на підході, крейсерську чи поточну.
Візуалізація руху	Визначає візуалізацію руху, який спостерігався та пройшов, спостерігався чи не спостерігався
Час	Визначає час в годинах і хвилинах

Час ЕТР	Вказує розрахунковий час (в годинах і хвиликах) проходження ПС, що слідує(ють) в протилежних напрямках
Градуси	Вказує напрямок в градусах, що розраховуються як градуси від магнітної півночі чи істинної півночі
Межа дії дозволу	Вказує найдальшу дозволену точку в якості місцезнаходження
Дані стосовно вильоту	Конкретизує дані по вильоту, вказуючи як мінімум один із наступних елементів: аеропорт вильоту, ЗПС вильоту чи процедуру вильоту
Дані по маршруту	Визначає дозволений маршрут польоту шляхом використання до 128 точок шляху з інформацією про місцезнаходження (інформація про маршрут), включаючи вказівку, якщо необхідно, для кожної точки шляху: обмеження рівня, обмеження швидкості, необхідного часу прибуття, видачі вказівки щодо очікування та інформації «fly-by» чи «fly over» (додаткова інформація про маршрут). Може включатися інформація стосовно межі дії дозволу. Також можуть включатися названі вказівки на місцевому рівні.
Дані щодо прибуття і заходження на посадку	Вказує, як мінімум, один з наступних параметрів: аеропорт призначення, ЗПС прибуття, процедуру прибуття чи процедуру заходження на посадку.
Доповідь про місцезнаходження	Містить інформацію, аналогічну донесенню про місцезнаходження, надану засобами мовного електрозв'язку, визначену у пункті 7 глави 11 розділу IV цих Авіаційних правил.

Додаткова інформація про маршрут	Визначає один чи всі з наступних елементів: <ul style="list-style-type: none"> - 1-8 точка маршруту «по треку»; - 1-8 точка очікування; - 1-32 швидкість і рівень проходження точок; - 1-32 необхідний час прибуття.
Індекс маршруту ОПР	Вказує 2-7-значну назву маршруту
Інформація про помилку	Вказує причину помилки: незрозумілий номер повідомлення, недостатньо ресурсів, помилка перевірки контрольної суми чи невизначено.
Інформація про маршрут	Визначає маршрутну інформацію шляхом одного із наступних елементів: <ul style="list-style-type: none"> - опублікований ідентифікатор; - широта і довгота; - пеленг об'єкту; - індекс маршруту ОПР.
Код ATIS	Вказує поточний код ATIS.
Код ВОРЛ	Вказує код ВОРЛ у вигляді чотирьох восьмеричних цифр.
Кількість хвилин	Вказує кількість хвилин (час)
Особи на борту	Вказує кількість осіб на борту або вказує, що кількість невідома.
Локалізація руху	Визначає місцезнаходження ПС, що слідує(ють) в протилежних напрямках, вказуючи чи знаходиться(яться) воно(и) вище чи нижче даного ПС і, коли відомо, вказуючи вертикальну відстань у футах чи метрах.
Місцезнаходження	Конкретизує місцезнаходження шляхом: <ul style="list-style-type: none"> - опублікованого ідентифікатора; - широти і довготи, чи

	- відстані до об'єкту пеленгу.
Названа вказівка	Конкретизує названу вказівку як назву дозволу (назву дозволу чи назву процедури).
Назва органу	Конкретизує назву органу шляхом надання будь-якого чи всіх із наступних елементів: назви засобу, позначення засобу чи функції засобу коли це необхідно.
Назва процедури	Конкретизує назву процедури, вказуючи вид процедури (приліт, виліт чи підхід) та ідентифікатор (1-20 знаків) та за можливості: <ul style="list-style-type: none"> - ЗПС; - будь-який процедурний перехід, що вимагається; - будь-яку необхідну додаткову інформацію щодо процедури.
Назва дозволу	Вказує 2-14-значну назву дозволу, зазвичай згадуючи назву неопублікованого маршруту.
Напрямок	Вказує напрямок: <ul style="list-style-type: none"> - наліво, направо чи в обидві сторони; - на північ, південь, захід чи схід; - на північний схід, південний захід, південний схід чи північний захід.
Позначення об'єкту	Вказує індекс місцезнаходження ІСАО для даного об'єкту.
Один рівень	Вказує один рівень в футах, метрах чи ешелонах польоту.
Опис руху	Дає опис руху, що має значення для даного рейсу, шляхом надання будь-якої чи всієї наступної інформації: пізнавальний індекс рейсу ПС; тип ПС; поточний рівень польоту ПС; місцезнаходження відносно даного ПС як відстань (якщо відомо) вище або нижче; а також вказує,

	коли це відомо, що ПС слідує у протилежному напрямку, у тому ж напрямку, у напрямку сходження або розходження, чи перетинає маршрут руху даного ПС.
Ідентифікація ПС	Забезпечує ідентифікацію ПС, ідентичну позивному ПС, як передбачено у полі 7 плану польоту або еквівалентний код.
Опублікований ідентифікатор	Вказує назву опублікованого ідентифікатора (1-5 знаків) та відповідну широту і довготу (градуси, хвилини і секунди)
Залишок палива	Вказує залишок палива як час в хвилинах.
Відповідь на текст, що ретранслюється	Вказує інформацію, що ретранслюється вказаним ПС, у вигляді вільного тексту.
Пеленг об'єкту	Вказує опублікований ідентифікатор та градуси.
Відстань до об'єкту пеленгу	Вказує пеленг об'єкту та відстань в морських милях або кілометрах.
Повідомлення з вказанням причини по висхідній лінії зв'язку	Вказує причину відповідного повідомлення: ПС слідує у протилежному напрямку, у тому ж напрямку, у напрямку сходження або розходження, чи перетинає маршрут руху даного ПС, обмеження повітряного простору, неправильна точка входу до океанічного повітряного простору, не отримано план польоту, запит на отримання дозволу на політ в океанічному повітряному просторі отримано надто пізно.
Повідомлення з вказанням причини по низхідній лінії зв'язку	Вказує причину відповідного повідомлення: погодні умови чи характеристики ПС.

Причина перегляду	Вказує причину (и) перегляду дозволу у зв'язку з будь-якою із нижченаведених обставин: зміна рівня, зміна швидкості, зміна маршруту у визначеному місцезнаходженні, зміна маршруту в кількох точках шляху, зміна точки входу, зміна обмежень дозволу, зміна вказаних інструкцій та/або зміна наземного місцезнаходження.
Вільний текст	Являє собою додаткову інформацію у неструктурованому форматі.
Дозвіл на виліт	<p>Конкретизує інформацію, що вимагається, стосовно дозволу на виліт шляхом вказання одного чи декількох із наступних елементів:</p> <ul style="list-style-type: none"> - аеропорту вильоту; - ЗПС вильоту; - дозвіл на зайняття місцезнаходження; - дані по маршруту вильоту, що вказуються як: <ul style="list-style-type: none"> ○ представлений маршрут чи ○ SID і, факультативно, частина маршруту після SID, що залишилася, як представлена; - рівень вильоту та будь-які обмеження рівня (тривалість чи при досягненні місцезнаходження); - очікуваний рівень та будь-які обмеження рівня (тривалість чи при досягненні місцезнаходження); - швидкість вильоту та будь-які обмеження по швидкості (тривалість чи при досягненні місцезнаходження); - курс вильоту в градусах; - вказівка про те, що затримка не очікується;

		<ul style="list-style-type: none"> - заданий час дозволу на запуск; - процедури прибуття та/або заходження на посадку, включаючи будь-які особливі вказівки; - код ВОРЛ; - код АТІS; та/або - частота вильоту.
Текст, що ретранслюється	що	Вказує інформацію, що підлягає ретрансляції на вказане ПС, у вигляді вільного тексту.
Швидкість		Визначає швидкість в англійських чи метричних одиницях виміру як приладову, істинну, шляхову чи за числом Маха.
Швидкість та рівень у точці шляху		Вказує обмеження по швидкості та рівня у вказаному місцезнаходженні.
Тип ПС		Вказує тип ПС, коли він відомий.
Тип відхилення		Конкретизує тип відхилення, вказуючи бічне місцезнаходження, рівень польоту чи швидкість.
Точка маршруту «по треку»		Точка на маршруті, що вказується як відносна відстань до іншої точки на маршруті. В цій точці можуть вказуватися обмеження по швидкості та рівня.
Точка очікування		Конкретизує вказівку щодо очікування, вказуючи місцезнаходження очікування, як місцезнаходження, і додатково будь-який або всі із наступних елементів: очікування на низькій швидкості, обмеження рівня в точці шляху, очікування на високій швидкості, рух вліво чи вправо, градуси, очікуваний час наступного дозволу та вид відрізка.
Необхідний час прибуття	час	Для вказаної точки – визначає необхідний час прибуття (години, хвилини, секунди (факультативно)) – будь-яке

	допустиме відхилення від часу прибуття, що вимагається, та вказує час прибуття, що вимагається, як у, до чи після визначеного часу.
Вказане відхилення	Визначає відхилення від маршруту за допомогою визначеної відстані чи величини в градусах.
Визначена відстань	Вказує відстань в морських милях чи кілометрах.
Рівень	Вказує рівень як один рівень чи блок рівнів у футах, метрах чи ешелонах польоту.
Встановлення висотоміру	Дає значення висотоміру в гектопаскалях (мм. рт. ст.).
Функція обслуговування	Вказує функцію обслуговування: центр, заходження на посадку, вишка, наземний контроль, видача дозволів, виліт, контроль, радіо, перон, інформація, рампа, контроль польоту, сертифікат експлуатанта/компанії, зняття зледеніння, служби забезпечення польотів.
Частота	Вказує частоту: ВЧ, ДВЧ, УВЧ (ультрависокої частоти) або номер SATVOICE.
Широта і довгота	Вказує широту і довготу в градусах, хвилинах, десятих долях хвилин та напрямом (північ, південь, схід та захід).

Додаток 8
До Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(глави 2, 4, 6 розділу XI)

Повідомлення, що стосуються обслуговування повітряного руху.

Зміст, формати повідомлень і домовленості щодо даних

З метою спрощення опису змісту та формату повідомлень щодо ОПР для обміну між органами, які не мають устаткування для автоматичної обробки даних, і між комп'ютерами ОПР елементи даних, що були включені в повідомлення, об'єднані у поля. Кожне поле містить один або групу взаємопов'язаних елементів.

1. Стандартні типи повідомлень

1. Стандартні типи повідомлень, установлені для обміну даними ОПР, поділяються на такі категорії:

- 1) аварійний стан;
- 2) поданий план польоту і пов'язані з ним поновлені дані;
- 3) координація;

4) додаткові.

2. До категорії повідомлень аварійного стану належать такі повідомлення з відповідними індексами типу повідомлення:

1) аварійне сповіщення (ALR);

2) відмова радіозв'язку (RCF);

3. До категорії повідомлень поданого плану польоту і пов'язаних з ним поновлених даних належать такі повідомлення з відповідними індексами типу повідомлення:

1) поданий план польоту (FPL);

2) зміна плану польоту (CHG);

3) анулювання плану польоту (CNL);

4) затримка вильоту (DLA);

5) виліт (DEP);

6) прибуття (ARR).

4. Оскільки для координації взаємодії з питань ОПР та автоматизованого обміну планами польотів і передавання даних в європейському регіоні використовується автоматичний обмін даними із застосуванням протоколу стандарту OLDI відповідно до специфікацій Євроконтролю «EUROCONTROL Specification for On-Line Data Interchange (OLDI)», повідомлення щодо координації не наводяться у цьому додатку.

Інформація про структуру полів, що застосовуються в повідомленнях щодо координації, міститься у додаванні 3 «Air Traffic Services Messages» Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO.

5. До категорії додаткових повідомлень належать такі повідомлення з відповідними індексами типу повідомлення:

- 1) запит плану польоту (RQP);
- 2) запит додаткового плану польоту (RQS);
- 3) додатковий план польоту (SPL);

6. Для повідомлень ОПР встановлені такі стандартні типи полів:

- 1) ПОЛЕ 3 – тип, номер і вихідні дані;
- 2) ПОЛЕ 5 – опис стадії аварійного стану;

- 3) ПОЛЕ 7 – ідентифікація ПС, режим та код ВОРЛ;
- 4) ПОЛЕ 8 – правила польотів і тип польоту;
- 5) ПОЛЕ 9 – число, тип ПС і категорія турбулентності в сліді;
- 6) ПОЛЕ 10 – обладнання (устаткування) та технічні можливості ПС;
- 7) ПОЛЕ 13 – аеродром вильоту та час;
- 8) ПОЛЕ 14 – розрахункові дані;
- 9) ПОЛЕ 15 – маршрут;
- 10) ПОЛЕ 16 – аеродром призначення, загальний розрахунковий закінчений час і запасний(і) аеродром(и) призначення;
- 11) ПОЛЕ 17 – аеродром і час прибуття;
- 12) ПОЛЕ 18 – інша інформація;
- 13) ПОЛЕ 19 – додаткова інформація;

14) ПОЛЕ 20 – інформація для аварійного сповіщення з метою пошуку і рятування;

15) ПОЛЕ 21 – інформація про відмову радіозв'язку;

16) ПОЛЕ 22 – зміна.

2. Структура полів стандартного типу

1. Структура кожного повідомлення стандартного типу, що визначається стандартною послідовністю елементів даних або, в окремих випадках одним простим елементом, відповідає такій, яка зазначена у главі 7 цього додатку.

2. Поле кожного типу містить принаймні один обов'язковий елемент і, за винятком поля типу 9, цей елемент є першим або єдиним елементом поля. Порядок включення або обминання необов'язкових елементів зазначено у таблицях полів.

3. Побудова та пунктуація

1. Початок даних ОПР позначається у повідомленні, надрукованому рулонним телетайпом, відкритою круглою дужкою «(», яка є сигналом початку даних ОПР. Цей сигнал використовують тільки як друкований знак, що безпосередньо передує індексу типу повідомлення.

2. Початок кожного поля, за винятком першого, позначається одним тире «-», яке є сигналом початку поля. Цей сигнал використовують лише як друкарський знак, який передує першому елементу даних ОПР у кожному полі.

3. Елементи всередині поля відокремлюють один від одного за допомогою розділової косої риски «/» або пропуску тільки в тих випадках, коли це зазначено в таблицях полів.

4. Кінець даних ОПР позначається закритою круглою дужкою «)», яка є сигналом закінчення надання даних ОПР. Цей сигнал використовують лише як друкарський знак, який безпосередньо іде за останнім полем повідомлення.

4. Домовленості щодо даних при визначенні рівня польоту.

Для надання даних про рівень польоту використовують чотири правила групування даних:

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

«S» із наступними чотирма десятковими цифрами – для позначення стандартного метричного ешелону у десятках метрів, наприклад, стандартний метричний ешелон 11 300 м (ешелон польоту 370) зазначається як «S1130»;

«A» із наступними трьома десятковими цифрами – для позначення абсолютної висоти в сотнях футів, наприклад, абсолютна висота 4 500 ft зазначається як «A045»;

«М» із наступними чотирма десятковими цифрами – для позначення абсолютної висоти в десятках метрів, наприклад, абсолютна висота 8 400 м зазначається як «M0840».

У разі планування виконання польоту за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі замість рівня польоту використовують абревіатуру «VFR».

5. Домовленості щодо даних при зазначенні місцезнаходження

Для зазначення місцезнаходження або маршруту польоту використовують такі альтернативні правила групування даних:

1) від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом, наданим заданому маршруту ОПР;

2) від 2 до 5 знаків, які є кодованим індексом, наданим точці маршруту;

3) 4 цифри, що описують широту в градусах (2 цифри) та хвилинах (2 цифри) за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 5 цифр, що описують довготу в градусах (3 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі.

Наприклад, 4620N07805W;

4) 2 цифри, що описують широту в градусах, за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 3 цифри, що описують довготу в градусах, за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі.

Наприклад, 46N035W;

5) від 2 до 5 знаків, які є кодовим визначенням основної точки, із наступними трьома десятковими цифрами, що визначають пеленг від даної точки в градусах магнітного меридіану, за яким слідує три десяткових цифри, що вказують на відстань від даної точки в морських милях. Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, шляхом додавання нулів, наприклад, дані про точку, розташовану в напрямку 180 і на відстані 40 NM від VOR ODS, будуть зазначені як ODS180040.

6. Структура полів

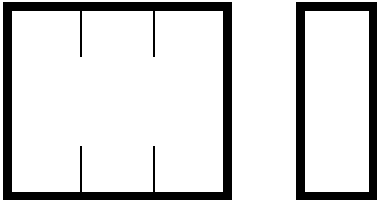
1. У описі полів зазначено ключ, що дає змогу дотримуватися послідовності полів кожного типу повідомлення.

2. У описі полів типу ключ указує на номер типу наступного та попереднього поля кожного повідомлення, що дає змогу також орієнтуватися у звичайному та зворотному напрямку.

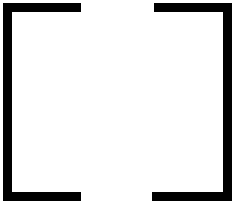
3. Для зазначення відсутності попереднього типу поля в ключі використовується сигнал початку даних ОПР «(» (відкрита дужка); для зазначення відсутності наступного типу поля використовується сигнал кінця даних ОПР «)» (закрита дужка).

4. На сторінках полів елементи графічно позначаються так:

з установленим числом знаків (у прикладах застосовуються три та один знак):



з елементами змінної довжини :

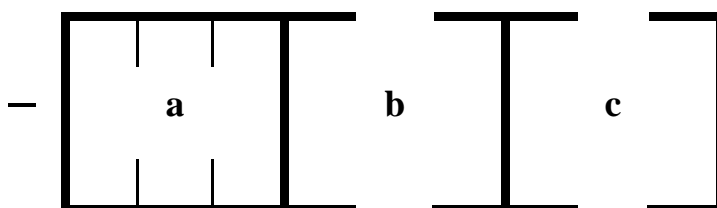


5. Якщо стандартні повідомлення щодо ОПР надають телетайпними каналами, де використовують комп'ютери ОПР, необхідно дотримуватися форматів і домовленостей щодо даних.

7. Формат та зміст повідомлень щодо ОПР:

1. Поле типу 3. Тип, номер повідомлення і пов'язані дані

Формат:



За відсутності інших вказівок дане поле містить у собі тільки один елемент а). Елемент b) або елементи b) і c) використовуються тільки в тому випадку, коли повідомлення підготовлено комп'ютером органів ОПР та/або обмін цими повідомленнями здійснюється між такими системами.

Ключ поля типу 3:

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

Зміст поля типу 3:

ВІДКРИТА ДУЖКА

а) Індекс типу повідомлення – 3 літери, як зазначено нижче:

ALR – аварійне сповіщення;

RCF – відмова радіозв'язку;

FPL – поданий план польоту;

CHG – зміна;

CNL – скасування;

DLA – затримка;

DEP – виліт;

ARR – прибуття;

RQP – запит плану польоту;

RQS – запит додаткового плану польоту;

SPL – додатковий план польоту;

Якщо не зазначено інше, це поле може містити тільки один елемент «Індекс типу повідомлення». Елементи «Номер повідомлення» та «Пов'язані дані» використовують при обміні повідомленнями за допомогою комп'ютерів органів ОНР.

б) Номер повідомлення

від 1 до 4 ЛІТЕР, що означає орган ОНР - відправник, за яким іде

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА (/), за якою іде

від 1 до 4 ЛІТЕР, що означають орган ОНР, який приймає повідомлення,

після чого йдуть

3 ДЕСЯТКОВІ ЦИФРИ,

які позначають порядковий номер цього повідомлення у серії повідомлень, переданих цим органом для зазначеного органу ОНР, що приймає повідомлення.

с) Пов'язані дані

від 1 до 4 ЛІТЕР, за якими подається

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА (/), далі

від 1 до 4 ЛІТЕР і 3 ДЕСЯТКОВІ ЦИФРИ, що означають номер повідомлення, яке міститься в елементі б) оперативного повідомлення, з якого почалася серія повідомлень, куди входить дане повідомлення.

Приклади:

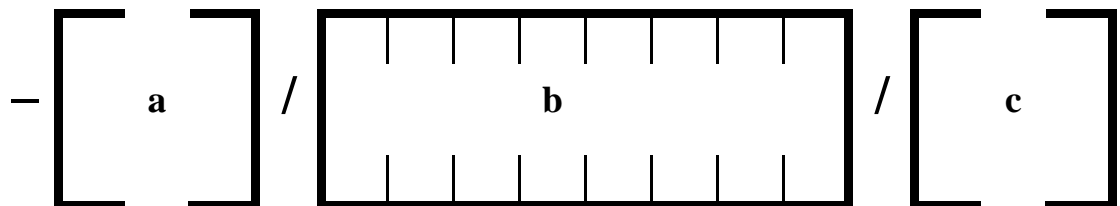
(FPL;

(CNL;

(CHGO/B016O/B014.

2. Поле типу 5. Опис аварійної стадії

Формат:



Ключ поля типу 5:

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
3	ALR	7

Зміст поля типу 5:

ОДИН ДЕФІС

а) Аварійна стадія

INCERFA – для стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ»;

АБО

ALERFA – для стадії «ТРИВОГА»,

АБО

DETRESFA – для стадії «ЛИХО»,
яка оголошена щодо відповідного ПС.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

b) Укладач повідомлення

8 літер, із яких 4 літери - прийнятий в ІСАО індекс місцезнаходження і 3 літери - індекс органу ОПР, що відправив дане повідомлення, за яким іде літера X або, якщо є, однолітерний індекс підрозділу органу ОПР, що відправив повідомлення.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

c) Характер аварійної стадії

Коротке повідомлення відкритим текстом, яке необхідне для опису характеру аварійної стадії зі звичайними пропусками між словами.

Приклад:

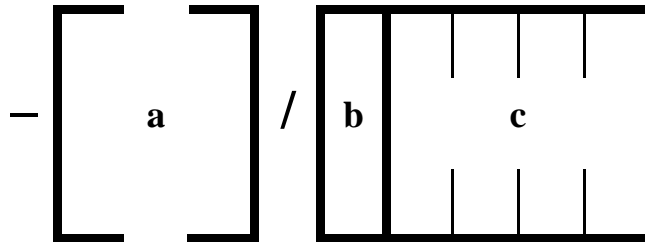
(ALR-INCERFA/UKBVZQZX/COMMUNICATION LOST

Зміст:

Повідомлення щодо аварійної стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» надіслано органом ОПР у зв'язку з відсутністю повідомлень про місцезнаходження і втратою радіозв'язку.

3. Поле типу 7. Ідентифікація ПС, режим і код ВОРЛ

Формат:



Ключ поля типу 7

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

Зміст поля типу 7

ОДИН ДЕФІС

а) Ідентифікація ПС

Не більш як 7 знаків, а саме ідентифікація ПС, зазначений у поданому плані польоту і який складається з елементів, указаних у додатку 1 цих Авіаційних правил.

У повідомленнях, що стосуються польотів, які виконують в районах, де не використовують ВОРЛ, або в тому випадку, коли інформація про код ВОРЛ невідома чи не буде мати значення для органу, що приймає повідомлення, дане поле може тут закінчуватися.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Режим ВОРЛ

Літера А, що позначає режим ВОРЛ, пов'язаний з с).

с) Код ВОРЛ

4 цифри, що означають код ВОРЛ, присвоєний ОПР ПС, який передається у режимі, зазначеному у б).

Приклади:

– BAW902;

– UKR5365/A2173.

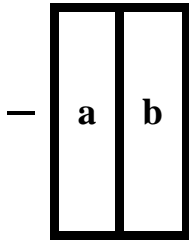
Зміст:

ідентифікація ПС BAW902;

ідентифікація ПС UKR5365, останній присвоєний код ВОРЛ у режимі A2173.

4. Поле типу 8. Правила польотів і тип польоту

Формат:



Ключ поля типу 8

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
7	ALR	9
7	FPL	9

Зміст поля типу 8

ОДИН ДЕФІС

а) Правила польотів

1 літера означає таке:

I - якщо весь політ планується виконувати за ППП;

V - якщо весь політ планується виконувати за ПВП;

Y - якщо політ спочатку буде виконуватися за ППП із наступною однією або більше зміною правил польотів;

Z - якщо політ спочатку буде виконуватися за ПВП із наступною однією або більше зміною правил польотів.

Якщо використовують літеру Y або Z, тоді точка або точки, у яких планується перехід на інші правила польоту, повинні бути позначені, як зазначено в полі типу 15.

Якщо відповідний орган ОПР не вимагає вказувати тип польоту, то дане поле тут закінчується.

b) Тип польоту

1 літера означає таке:

S - для регулярних повітряних перевезень;

N - для нерегулярних повітряних перевезень;

G - для авіації загального призначення;

M - для військових;

X - для інших польотів.

Приклади:

– V;

– IS.

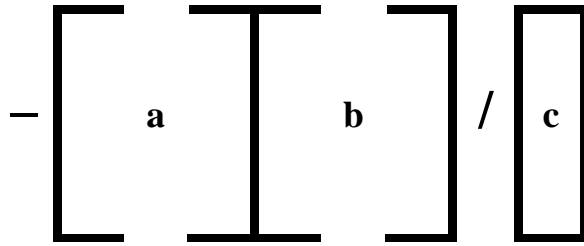
Зміст:

політ виконується за ПВП;

політ виконується за ППП, повітряне перевезення - регулярне.

5. Поле типу 9. Число, тип ПС і категорія турбулентності сліду

Формат:



Ключ поля типу 9:

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
8	ALR	10
8	FPL	10

Зміст поля типу 9

ОДИН ДЕФІС

а) Число ПС (якщо більше одного)

1 або 2 цифри, які позначають кількість ПС, що беруть участь у польоті.
Даний елемент включається тільки в разі групового польоту ПС.

б) Тип ПС

Від 2 до 4 знаків, що є відповідним умовним позначенням, наведеним у документі Doc 8643 «Aircraft Types Identification» ICAO

АБО

ZZZZ, якщо ніякого індексу не присвоєно, або якщо в польоті беруть участь ПС кількох типів.

Якщо використовуються літери ZZZZ, тип (типи) ПС повинен(ні) зазначатися у полі типу 18 «Інша інформація», інформація щодо якого наведена у пункті 12 цієї глави.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

с) Категорія турбулентності в сліды

1 літера позначає максимальну сертифіковану злітну масу ПС:

J – надважке;

H – важке;

M – середнє;

L – легке.

Приклади:

– B738/M;

– 2F70/M.

Зміст:

ПС Боїнг 737-800, категорія турбулентності в сліды – «середнє»;

кількість ПС - два; тип ПС – Фоккер 70; категорія турбулентності у сліды – «середнє».

6. Поле типу 10. Бортове обладнання і технічні можливості ПС

Формат:

$$- \left[\begin{array}{c} \\ \\ \\ \end{array} \right] / \left[\begin{array}{c} \\ \\ \\ \end{array} \right]$$

Ключ поля типу 10

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
9	ALR	13
9	FPL	13

Зміст поля типу 10

ОДИН ДЕФІС

а) Обладнання і технічні можливості зв'язку, навігації і заходження на посадку

1 ЛІТЕРА, а саме:

N – на борту немає ніякого обладнання зв'язку, навігації і заходження на посадку для польоту за визначеним маршрутом або це обладнання непрацездатне;

АБО

S – на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом;

ТА/АБО

одна або кілька з наступних літер для позначення справного обладнання та технічних можливостей зв'язку, навігації і заходження на посадку:

A - система посадки GBAS;

B - LPV (APV з SBAS);

C - LORAN C;

D - DME;

E1 - FMC WPR ACARS;

E2 - D-FIS ACARS;

E3 - PDC ACARS;

F - ADF;

G - GNSS;

H - ВЧ-радіотелефон;

I - інерційна навігація;

J1 - CPDLC ATN VDL Mode 2;

J2 - CPDLC FANS 1/A HFDL;

J3 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4;

J4 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K - MLS;

L - ILS;

M1 - ATC RTF SATCOM (INMARSAT);

M2 - ATC RTF (MTSAT);

M3 - ATC RTF (Iridium);

O - VOR;
P1 – CPDLC RCP400;
P2 - CPDLC RCP240;
P3 – SATVOICE RCP400;
P4-P9 - зарезервовано для RCP;
R - допущений до PBN;
T - TACAN;
U - УВЧ-радіостанція;
V - ДВЧ-радіостанція;
W - допущений до RVSM;
X - допущений до MNPS;
Y - ДВЧ із розносом частот 8,33 КГц;
Z - інше бортове обладнання або технічні можливості.

У випадку зазначення літери S до стандартного обладнання відносяться ДВЧ-радіотелефон, VOR і ILS.

У разі використання літери G у полі 18 зазначають тип(и) зовнішнього функціонального доповнення GNSS, за наявності, після індикатора NAV/ і розділяють пробілом.

Інформація щодо передачі диспетчерських дозволів і інформації з використанням лінії передачі даних/менеджменту зв'язку ОПП/перевірки мікрофона диспетчера наведено у документі RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO280B/ED-110B)».

У разі використання літери R після індикатора PBN/ у полі 18 вказуються рівні навігації, заснованої на характеристиках, що можуть бути досягнуті. Вказівки щодо застосування навігації, заснованої на характеристиках на конкретних сегментах маршруту, маршруті або районі, містяться у документі Doc 9613 «Performance Based Navigation (PBN) Manual» ІКАО.

У разі використання літери Z у полі 18 зазначають інше наявне обладнання або інші технічні можливості після COM/, NAV/ і/або DAT/ як доцільно.

Інформація щодо навігаційних можливостей надається органам ОПР з метою прийняття рішення щодо надання дозволів і оптимізації маршрутів.

Інформація щодо застосування зв'язку, заснованого на характеристиках із зазначенням його специфікацій для ОПР у визначених районах міститься у Doc 9869 «Performance Based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» ІКАО.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Бортове обладнання та технічні можливості щодо виявлення ПС

Один або більше із наступних дескрипторів із максимальною кількістю до 20 знаків для позначення справного бортового обладнання та технічних можливостей щодо виявлення ПС:

ВОРЛ Режими А і С:

А - прийомовідповідач - режим А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів);

С - прийомовідповідач - режим А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів) і режим С.

ВОРЛ Режим S

Е - прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС, барометричною висотою і розширеними можливостями сквіттера (ADS-B);

Н - прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС, барометричною висотою і поліпшеними можливостями щодо виявлення ПС;

І - прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС, але без барометричної висоти;

L - прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС, барометричною висотою, розширеними можливостями сквіттера (ADS-B) і поліпшеними можливостями щодо виявлення ПС;

P - прийомовідповідач - режим S із барометричною висотою, але без ідентифікації ПС;

S - прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС і барометричною висотою;

X - прийомовідповідач - режим S без передавання ідентифікації ПС і даних про барометричну висоту.

і від приладів ПС через відповідач із режимом S.

ADS-B

B1 - ADS-B OUT із можливістю передавати дані на 1 090 МГц;

B2 - ADS-B OUT та IN із можливістю передавати і приймати дані на 1 090 МГц;

U1 - ADS-B OUT із можливістю передавати дані із використанням прийомопередавача універсального доступу (universal access transceiver – UAT);

U2 - ADS-B OUT та IN із можливістю передавати і приймати дані із використанням UAT;

V1 - ADS-B із можливістю передавати дані із використанням ДВЧ лінії передачі даних, у тому числі для інших ПС (VDL Mode 4);

V2 - ADS-B із можливістю передавати і приймати дані із використанням ДВЧ лінії передачі даних, у тому числі здійснювати обмін даними з іншими ПС (VDL Mode 4).

ADS-C

D1 - ADS-C із FANS 1/A можливостями;

G1 - ADS-C із ATN можливостями.

Не зазначені буквено-цифрові знаки вважаються зарезервованими.

Інформація щодо застосування спостереження, заснованого на характеристиках із зазначенням його специфікацій для ОПР у визначених районах міститься у Doc 9869 «Performance Based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» ICAO.

Додаткове обладнання спостереження та можливості ПС зазначають у полі типу 18 «Інша інформація» після індикатора SUR/ .

Приклади:

- S/A;
- SCI/CB1;
- SAFR/SV1.

Зміст:

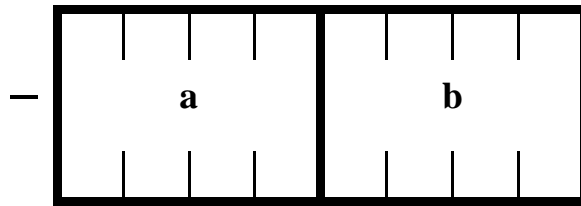
на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом; прийомовідповідач - режим А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів);

на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом, LORAN C, інерційна навігація; прийомовідповідач режиму А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів) і режим С, ADS-B із виділеним/окремим 1 090 МГц ADS-B із «наземним застосуванням»;

на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом, система посадки GBAS, ADF, допущений до PBN; прийомовідповідач - режим S із ідентифікацією ПС і барометричною висотою, ADS-B OUT із використанням VDL Mode 4.

7. Поле типу 13. Аеродром вильоту та час.

Формат:



Ключ поля типу 13

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)*17
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

* Тільки у разі здійснення посадки не на аеродромі призначення.

Зміст поля типу 13

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром вильоту

4 ЛІТЕРИ, чотирилітерний індекс ІСАО місцезнаходження аеродрому вильоту як зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ІСАО,

АБО

ZZZZ - якщо даному місцезнаходженню аеродрому не присвоєно індекс ІСАО (під час використання літер *ZZZZ* назва і місцезнаходження аеродрому вильоту мають бути зазначені в полі «Інша інформація» поля 18, якщо повідомлення містить поле цього типу) або якщо аеродром вильоту - невідомий,

АБО

AFIL - якщо план польоту поданий у ході польоту.

Під час використання літер *AFIL* у полі «Інша інформація» (поле 18) необхідно вказати орган ОПР, від якого можна одержати додаткові дані про політ.

У повідомленнях типу *RQP* воно тут закінчується, якщо *EOBT* невідомий.

б) Час

4 ЦИФРИ, що означають:

розрахунковий час прибирання колодок (*EOBT*) на зазначеному в пункті

а) аеродромі в повідомленнях *FPL*, *ARR*, *CHG*, *CNL*, *DLA* і *RQS*, переданих до вильоту, АБО в повідомленні *RQP*, якщо цей час відомий,

АБО

фактичний час вильоту із зазначеного в пункті а) аеродрому в повідомленнях *ALR*, *DEP* і *SPL*,

АБО

фактичний або розрахунковий час вильоту з першого пункту, зазначеного в полі типу 15 "Маршрут" у повідомленнях FPL, узятий з планів польоту, поданих під час польоту чи позначених у пункті а) літерами AFIL.

Приклад:

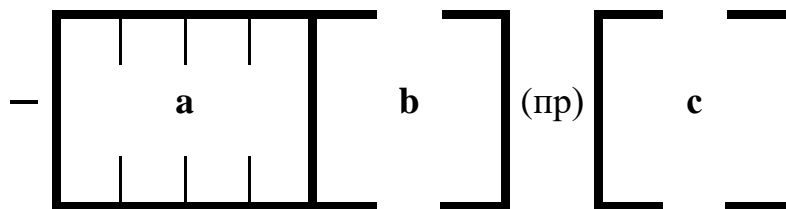
- UKBB0730.

Зміст:

аеродром вильоту - Бориспіль, час - 07.30 UTC.

8. Поле типу 15. Маршрут

Формат:



Ключ поля типу 15

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
13	ALR	16
13	FPL	16

Зміст поля типу 15

ОДИН ДЕФІС

а) Крейсерська швидкість або число Маха.

Дійсна повітряна швидкість для першої або всієї крейсерської ділянки, що позначається:

літерою К із наступними 4 цифрами для позначення дійсної повітряної швидкості у км/год.

АБО

літерою N із наступними 4 цифрами для позначення дійсної повітряної швидкості у вузлах;

якщо це пропонується відповідним органом ОПР, то літерою М із наступними 3 цифрами для зазначення дійсного числа Маха з точністю до найближчої сотої частини.

б) Крейсерський рівень, на який робиться запит:

літера F із наступними 3 цифрами, або

літера S із наступними 4 цифрами, або

літера A із наступними 3 цифрами, або

літера M із наступними 4 цифрами, або

ПВП.

ПРОПУСК

с) Серія елементів / груп елементів, наступних 7 типів, розділених пропусками, у будь-якій послідовності, необхідній для найточнішого опису маршруту, за необхідності.

с1) Стандартний маршрут вильоту.

Індекс стандартного маршруту вильоту від аеродрому вильоту до першої основної точки на наміченому встановленому маршруті польоту.

Для позначення індексу стандартного маршруту вильоту використовуються від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом.

За елементом с1) можуть іти елементи с3) і с4).

Стандартний маршрут вильоту необхідно включати тільки там, де це доцільно.

с2) Індекс маршруту ОПР.

Для позначення індексу маршруту ОПР використовуються від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом.

За елементом с2) може йти тільки елемент с3) або с4).

с3) Основна точка.

Основну точку позначають як зазначено у главі 5 цього додатку.

с4) Основна точка / крейсерська швидкість і крейсерський рівень.

Позначення:

основна точка (як в елементі с3)).

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

крейсерська швидкість або число Маха (як в елементі a));
крейсерський рівень, що запитується (як в елементі b)).

c5) Показчик.

VFR, якщо перехід на політ за ПВП має здійснюватися в попередній точці,

АБО

IFR, якщо перехід на політ за ППП має здійснюватися в попередній точці,

АБО

DCT, якщо політ до наступної точки буде проходити поза встановленим маршрутом, якщо обидві точки не позначені географічними координатами, або за пеленгом і відстанню;

T, якщо опис маршруту закінчується попередньою точкою і опис решти його частини необхідно шукати в раніше переданому повідомленні FPL або в інших даних;

OAT, якщо зразу ж після прольоту цієї точки політ буде виконуватися як OAT;

GAT, якщо зразу ж після прольоту цієї точки політ буде виконуватися як GAT;

STAY, якщо зразу після прольоту цієї точки буде виконуватися спеціальна діяльність у визначеному районі між двома зазначеними основними точками (вхід/вихід) впродовж визначеного періоду часу: тренувальні польоти, фотографування місцевості, дозаправка у повітрі тощо.

Показчик STAY містить:

порядковий номер діяльності;

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

чотири цифри (вказують час у годинах та хвиликах) запланованої діяльності.

Детальна інформація щодо STAY наведена у документі Євроконтролю «IFPS Users Manual».

За елементом с5) може йти лише елемент с3) або с4) і с6).

Якщо використовують покажчик T, то він повинен бути останнім у полі «Маршрут».

с6) Набір висоти в крейсерському режимі.

Літера C, за якою йде розділова коса риска; потім точка, у якій планується початок набирання висоти в крейсерському режимі, яка позначається так само, як зазначено вище у с3), а потім йде розділова коса риска; потім указується швидкість, яку необхідно витримувати при набиранні висоти в крейсерському режимі, яка позначається так само, як зазначено вище в а), а потім йдуть два рівні, що визначають шар, який необхідно зайняти при набиранні висоти в крейсерському режимі, причому кожен рівень позначається, як зазначено вище у b), або рівень, вище за який планується набирання висоти в крейсерському режимі, а далі йдуть літери PLUS без пропуску між ними.

с7) Стандартний маршрут прибуття (прильоту).

Індекс стандартного маршруту прибуття (прильоту) від точки сходження з установленого маршруту до точки, у якій починається політ за схемою заходження на посадку.

Стандартний маршрут прильоту необхідно зазначати лише там, де це доцільно.

Приклади:

N0450F340 KEDUB UA137 CH UP27 SW UT709 DIBED UL984...

N0427F320 KR UP27 CH UM70 LDZ UL980 KELOD STAY1/0030
KELOD L979 GOVEN T205 NUKRO NUKRO4Z.

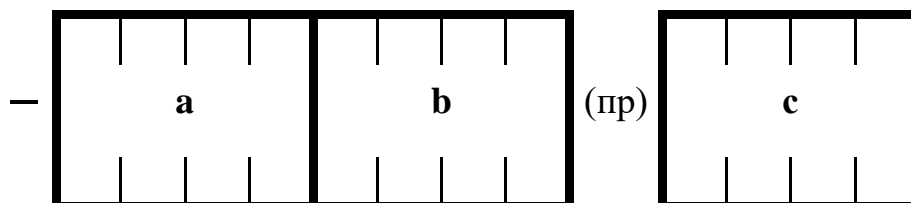
Зміст:

крейсерська швидкість – 450 kt, FL340; ПС прямуватиме від точки KEDUB повітряними трасами UA137 до точки CH , UP27 до точки SW, UT709 до точки DIBED, далі прямуватиме повітряною трасою UL984...;

крейсерська швидкість – 420 kt, FL320; ПС прямуватиме від точки KR повітряними трасами UP27 до CH, далі прямуватиме повітряною трасою UM70 до точки LDZ, на UL980 увійде до KELOD, де протягом 30 хв ПС здійснюватиме спеціальну діяльність, далі вийде через KELOD на L979 до GOVEN, T205 NUKRO, потім застосовуватиме стандартний маршрут прильоту NUKRO4Z.

9. Поле типу 16. Аеродром призначення, загальний розрахунковий закінчений час і запасний(і) аеродром(и) призначення.

Формат:



Ключ поля типу 16

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR*	17
13	RQS	18
13	SPL	18

* Тільки у разі посадки не на аеродромі призначення.

Опис поля типу 16

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром призначення.

4 літери, а саме:

чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження аеродрому призначення
зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ІКАО,

або

ZZZZ - якщо індекс ІКАО даному аеродрому не присвоєно.

Якщо використовуються літери ZZZZ, у полі «Інша інформація» (поле типу 18) потрібно вказувати назву і місцезнаходження аеродрому призначення.

У повідомленнях усіх типів, крім ALR, FPL і SPL, дане поле тут закінчується.

b) Загальний розрахунковий закінчений час.

4 цифри, що вказують загальний розрахунковий закінчений час.

За домовленістю між відповідними органами ОПР або якщо це визначено на основі регіональних аеронавігаційних угод, дане поле в повідомленнях FPL може тут закінчуватися.

За потреби через пропуск додається ще один елемент, зазначений у підпункті в).

ПРОПУСК

c) Запасний(і) аеродром(и) призначення.

4 літери, а саме:

чотирилітерний індекс ICAO місцезнаходження запасного аеродрому зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ICAO,

або

ZZZZ - якщо індекс ICAO даному місцезнаходженню не присвоєно.

Якщо використовуються літери ZZZZ, то в полі "інша інформація" (поле типу 18) мають вказуватися назва і місцезнаходження запасного аеродрому призначення.

Приклади:

- UKKM0630;

- UKLL0645 UKBB UKDD.

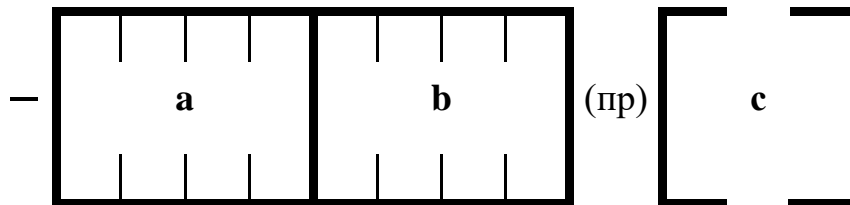
Зміст:

аеродром призначення - Гостомель, загальний розрахунковий закінчений час – 06.30;

аеродром призначення – Львів, загальний розрахунковий закінчений час – 06.45, запасні аеродроми – Бориспіль, Дніпро.

10. Поле типу 17. Аеродром і час прибуття (посадки)

Формат:



Ключ поля типу 17

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
13 (16)*	ARR)

* Тільки у разі посадки не на аеродромі призначення.

Опис поля типу 17

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром прибуття (посадки).

4 ЛІТЕРИ, а саме:

чотирилітерний індекс ІСАО місцезнаходження запасного аеродрому зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ІСАО,

або

ZZZZ - якщо індекс ІСАО даному місцезнаходженню не присвоєно.

Якщо використовуються літери *ZZZZ*, то в полі "інша інформація" (поле типу 18) мають вказуватися назва або місцезнаходження аеродрому прибуття (посадки);

б) Час прибуття (посадки).

4 цифри, що вказують фактичний час прибуття (посадки).

Якщо місцезнаходженню аеродрому призначення (посадки) присвоєно індекс ІСАО, то дане поле тут закінчується;

с) Аеродром прибуття (посадки).

Назва аеродрому посадки, якщо в підпункті а) зазначені літери *ZZZZ*.

Приклади:

- ЕНАМ1433;

- *ZZZZ*1620 SOBKIVKA.

Зміст:

аеродром прибуття - Амстердам, час прибуття - 14.33 UTC;

аеродром прибуття (індекс ІСАО місцезнаходженню не присвоєно) - Собківка, час прибуття - 16.20 UTC.

11. Ключ поля типу 18. Інша інформація

Формат:

—

a

АБО

—

--

 (пр)

--

 (пр)* (пр)

--

*необхідні додаткові елементи

Ключ поля типу 18

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовують в	Наступний тип поля або символ
16	ALR	19
16	FPL)
16	SPL	19

ОДИН ДЕФІС

а) 0 (нуль) за відсутності іншої інформації,

АБО

будь-яка інша необхідна інформація у зазначеній нижче послідовності у вигляді відповідного індикатора із зазначених нижче, за яким іде розділова коса риска та інформація, що включається до повідомлення:

STS/ Причини для надання особливого ОНР:

ALTRV - для польотів, що виконуються на зарезервованих висотах;

ATFMX - для польотів, які звільнені від застосування заходів АТФМ уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

FFR - протипожежні заходи;

FLTCK - льотна перевірка для калібрування навігаційних засобів;

HAZMAT - для польотів із небезпечним вантажем на борту;

HEAD - для польотів із статусом Глави держави;

HOSP - для польоту санітарного ПС, що задекларований уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

HUM - для польоту із гуманітарною місією;

MARSA - для польоту, при якому забезпечення ешелонування військових ПС покладається на військовий орган;

MEDEVAC - для термінової евакуації у випадку критичного медичного стану;

NONRVSM - для не допущеного до RVSM ПС, яке має намір виконувати політ у повітряному просторі RVSM;

SAR - для польоту, що виконує завдання з пошуку і рятування;

STATE - для польотів ПС, які виконують завдання військового, митного або міліцейського призначення.

Інші причини для надання особливого ОНР повинні вказуватися після RМК/.

PBN/ Дескриптор щодо льотної придатності та експлуатаційного допуску до польотів за специфікаціями RNAV і/або RNP.

Індикатор може містити відповідну кількість дескрипторів із поданих нижче, але не більше 8 записів, тобто не більше 16 символів.

Дескриптор	СПЕЦИФІКАЦІЇ RNAV
A1	RNAV10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 всі дозволені сенсори
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS або IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 всі дозволені сенсори
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 всі дозволені сенсори
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
L1	RNP 4
O1	Базовий RNP 1 всі дозволені сенсори
O2	Базовий RNP 1GNSS
O3	Базовий RNP 1 DME/DME
O4	Базовий RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH з BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH з RF (вимагається спеціальний дозвіл)

T2 RNP AR APCH без RF (вимагається спеціальний дозвіл)

Комбінації буквено-цифрових символів, які не зазначені вище, вважають зарезервованими.

EUR/ Індикатор, що створений для внесення інформації, яка має операційне значення для європейського регіону.

Наприклад: EUR/PROTECTED.

PROTECTED ніколи не включаються у вихідні повідомлення IFPS. Тому органи ОПР не будуть отримувати повідомлення, які містять EUR/PROTECTED.

NAV/ Основні дані про навігаційне обладнання, відмінне від зазначеного у PBN/.

Системи функціонального доповнення GNSS слід зазначати після цього індикатора із пробілом між двома і більше методами підсилення, наприклад, NAV/GBAS SBAS. У відповідних випадках також зазначається статус звільнення від вимог наявності бортового обладнання RNAV за допомогою дескриптора RNAVX або повідомляється, що це обладнання є несправним за допомогою RNAVINOP.

COM/ Зазначаються засоби або технічні можливості зв'язку, які не внесено до поля 10а. У відповідних випадках також зазначається статус звільнення від вимог наявності бортового радіобладнання, яке здатне працювати з розносом частот 8,33 кГц за допомогою дескриптора EXM833.

DAT/ Зазначаються засоби або технічні можливості передачі даних, які не внесено до поля 10а. У відповідних випадках також зазначається статус

звільнення від вимог наявності бортового обладнання CPDLC за допомогою дескриптора CPDLCX.

SUR/ Зазначаються засоби або технічні можливості щодо виявлення ПС, які не внесено до поля 10b.

DEP/ Назва і місцезнаходження аеродрому вильоту, якщо до поля 13 занесено літери ZZZZ або орган ОПП, від якого може бути отримана додаткова інформація до плану польоту, якщо до поля 13 занесено AFIL.

Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, слід зазначати таким чином:

Спочатку після літер «N» (North) або «S» (South) вказують 4 цифри широти у градусах і десятках хвилин, за якими після літер «E» (East) або «W» (West) вказують 5 цифр довготи у градусах і десятках хвилин. Для досягнення встановленої кількості цифр необхідно використовувати нулі.

Наприклад: 4620N07805W (11 символів).

АБО

пеленг та відстань до найближчої основної точки, зазначені таким чином:

позначення основної точки, за яким вказується пеленг від точки у формі 3 цифр градусів магнітних, за якими трьома цифрами вказується відстань від точки у морських милях. Для досягнення встановленої кількості цифр за необхідності використовуються нулі, наприклад: точку із пеленгом 180° магнітних і на відстані 40 NM від VOR LIV необхідно записувати як LIV180040,

АБО

перша точка на маршруті (назва або широта/довгота) або маркерний радіомаяк, якщо ПС вилітає не з аеродрому.

DEST/ Назва і місцезнаходження аеродрому призначення, якщо до поля 16 внесено літери ZZZZ. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

DOF/ Дата вильоту у вигляді 6 цифр (YYMMDD, де YY - рік, MM - місяць, а DD - день).

У випадку переносу вильоту на наступну добу (тобто при переході через 00.00 годин) необхідно використовувати тільки повідомлення CHG. Використання для цього повідомлення DLA може призвести до некоректної обробки або непорозуміння щодо фактичної дати вильоту.

При потребі зміни елементів поля 18 за допомогою поля 22 необхідно подавати повну інформацію цього поля (а не тільки ті елементи, які підлягають зміні). Будь-які елементи, що будуть відсутні, будуть видалятися із вихідних повідомлень (саме таку логіку буде застосовувати система IFPS).

REG/ Національні знаки або загальні знаки, або реєстраційні знаки ПС, якщо вони відрізняються від позивного ПС, вказаного у полі 7.

EET/ Основні точки або індекси меж РПІ і акумульований розрахунковий закінчений час польоту від злету до таких точок або меж РПІ, якщо це визначається на підставі регіональних аеронавігаційних угод або якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

Приклади:

EET/LIV0745 BCU0810;

EET/UKLV0204;

SEL/ SELCAL код для відповідно обладнаних ПС;

ТYP/ Тип(и) ПС, перед яким(и), за необхідності, вказується кількість ПС без пробілу або з одним пробілом, якщо ZZZZ зазначено у полі 9.

Приклад: ТYP/2F15, 5F5, 3B2.

CODE/ Адреса ПС (подається у вигляді 6 буквено-цифрових символів у шістнадцятковій системі числення).

Приклад: «A10001» є найнижчим із адрес ПС, що містяться у спеціальному блоці, який визначає уповноважений орган з питань цивільної авіації.

RVR/ Для всіх IFR/GAT польотів, які будуть частково або повністю виконуватися у межах IFPZ, рекомендується включати значення RVR цього польоту. Ця інформація може бути використана для планування потоків в умовах низької видимості.

IFP/ Використовується IFPS для попередження про наявність помилки у відповідному повідомленні. Детальна інформація наведена в документі Євроконтролю «IFPS Users Manual».

DLE/ Затримка або очікування на маршруті. Зазначається основна точка(и) на маршруті, де запланована затримка, після якої(их) вказують тривалість затримки у годинах і хвиликах (4 цифри - ГГХХ).

Приклад: DLE/IVF0030.

OPR/ Визначник ICAO або назва експлуатанта ПС, якщо відрізняється від ідентифікації ПС, вказаного у полі 7.

ORGN/ AFTN адреса укладача з 8-ми літер або інші контактні дані у випадку, коли укладача плану польоту ідентифікувати неможливо.

У деяких регіонах індикатор ORGN/ і AFTN адреса укладача можуть вноситись автоматично центрами, які отримують плани польотів.

PER/ Технічні можливості ПС, що позначаються відповідною літерою із зазначених у томі I «Flight Procedures» Doc 8168 «Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS)».

ALTN/ Назва(и) запасного(их) аеродрому(ів) призначення, якщо до поля 16 внесено літери ZZZZ. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

RALT/ Чотирилітерний(і) індекс(и) ICAO місцезнаходження запасного(их) маршрутного(их) аеродрому(ів) відповідно до документа Doc 7910 «Location Indicators» ICAO / Показчики (індекси) або назва(и) запасного(их) маршрутного(их) аеродрому(ів), якщо такого індексу немає. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленгу і відстані від найближчої основної точки так, як це описано у індикаторі DEP/.

TALT/ Чотирилітерний(і) індекс(и) ICAO місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) вильоту відповідно до Doc 7910 «Location Indicators» ICAO або назва(и) запасного(их) аеродрому(ів) вильоту, якщо

такого індексу немає. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

SRC/ Позначення джерела інформації у вигляді посилання на оригінальне повідомлення, на підставі якого було створено дане повідомлення, яке розповсюджується IFPS.

RIF/ Маршрут до зміненого аеродрому призначення, за яким вказується чотирилітерний індекс ICAO місцезнаходження аеродрому. Для прямування зміненим маршрутом необхідно отримати новий диспетчерський дозвіл.

Приклади:

RIF/DTA HEC KLAX;

RIF/ESP G94 CLA YPPH.

RMK/ Будь-яка інша інформація відкритим текстом, якщо вона вважається необхідною укладачем або якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходить політ.

STAYINFOn/ Використовується для забезпечення інформації щодо відповідних індикаторів STAY у маршрутній частині.

STAYINFOn/ Застосовується тільки для польотів, які повністю виконуються у межах IFPZ.

RFP/ Replacement Flight Plan використовується у випадку подання зміненого маршруту перед вильотом (не більш ніж чотири години до EOBТ, вказаного у попередньо поданому плані).

Після RFP/ вказується літера Q і номер від 1 до 9 для позначення черговості даного маршруту.

Детальна інформація наведена в документі Євроконтролю «IFPS Users Manual» чинного видання.

AWR/ AIRCRAFT OPERATOR WHAT-IF RE-ROUTE (AOWIR) використовується для надання можливості експлуатанту ПС запросити зміну маршруту у плані польоту у NMOC за допомогою порталу NOP.

Детальна інформація щодо індикаторів наведена в документі Євроконтролю «IFPS Users Manual» чинного видання.

12. Поле типу 19. Додаткова інформація

Формат:

— [] (пр) [] (пр)* (пр) []

* необхідні додаткові елементи

Ключ поля типу 19

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
18	ALR	20
18	SPL)

Опис поля типу 19

Дане поле складається з додаткової інформації, що розташовується у вигляді серії елементів, відокремлених один від одного пропусками.

Можливі елементи та необхідна послідовність їх розміщення наводяться нижче:

ОДИН ДЕФІС

E/ з наступними 4 цифрами, що означають запас пального (максимальну тривалість польоту) у годинах і хвилинах;

P/ із наступними 1, 2, 3 цифрами, що означають загальне число осіб на борту, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходить політ.

R/ із наступним позначенням одного або декількох із зазначених нижче елементів без пропуску між ними:

U – якщо забезпечується частота 243,0 МГц (ДВЧ);

V – якщо забезпечується частота 121,5 МГц (ДВЧ);

E – якщо є бортовий аварійний приводний радіомаяк (ELT).

S/ із наступним позначенням одного або декількох із зазначених елементів без пропуску між ними:

P – якщо на борту є полярне аварійно-рятувальне устаткування;

D – якщо на борту є аварійно-рятувальне устаткування, призначене для пустелі;

M – якщо на борту є морське аварійно-рятувальне устаткування;

J – якщо на борту є аварійно-рятувальне устаткування, призначене для джунглів.

J/ із наступним зазначенням одного або кількох із нижченаведених елементів без пропусків між ними:

L - якщо рятувальні жилети оснащені джерелами світла;

F - якщо жилети покриті флуоресцентною речовиною, потім пропуск, за яким йде:

U - якщо радіостанція на будь-якому з рятувальних жилетів може працювати в діапазоні ДВЧ на частоті 243,0 МГц;

V - якщо радіостанція на будь-якому з рятувальних жилетів може працювати в діапазоні ДВЧ на частоті 121,5 МГц.

D/ із наступним зазначенням через пропуски одного або кількох із нижченаведених елементів:

2 цифри, що вказують на кількість наявних рятувальних човнів;

3 цифри, що вказують на загальну місткість (кількість осіб, яких можна перевезти) усіх рятувальних човнів;

C, якщо рятувальні човни - закриті;

колір човнів (наприклад, RED).

A/ з наступним зазначенням через пропуски одного або кількох із зазначених елементів:

колір ПС;

пізнавальні маркувальні знаки (до них можуть належати реєстраційні знаки ПС).

N/ із наступним зазначенням відкритим текстом будь-якого іншого наявного на борту аварійно-рятувального устаткування і включенням будь-яких інших корисних приміток.

C/ із наступним зазначенням прізвища командира ПС.

Приклад:

–E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIMAK

Зміст:

Запас пального становить після зльоту 7 год 20 хв; на борту перебуває 12 осіб; на борту є переносне радіоустаткування, що працює на частоті 121,5 МГц у діапазоні ДВЧ і 243 МГц у діапазоні ДВЧ; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла і покриті речовиною, що флуоресціює; на борту є два човни з оранжевими тентами загальною місткістю на 14 осіб; колір літака - сріблястий; прізвище командира SIMAK.

13. Поле типу 20. Інформація для аварійного сповіщення в цілях пошуку та рятування

Формат:

– [] (пр) [] (пр)* (пр) []

* всього ВІСІМ елементів

Ключ поля типу 20

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
19	ALR)

Опис поля типу 20

Дане поле складається з розташованих у встановленій послідовності елементів, розділених пропусками. Будь-яка відсутня інформація позначається словами «NIL» (немає) або «NOT KNOWN» (невідомо), а не просто пропускається.

ОДИН ДЕФІС

1) позначення експлуатанта;

Прийнятий в ІКАО трилітерний індекс льотно-експлуатаційного агентства або, якщо він не присвоєний, – назва експлуатанта.

2) орган, із яким останній раз установлювався зв'язок;

Група з 8 літер, що складається з прийнятого в ІКАО чотирилітерного індексу місцезнаходження і дволітерного індексу, що йде за ним, який позначає орган ОПР, із яким останній раз установлювався двосторонній зв'язок, або, якщо ці індекси відсутні, – будь-який інший опис такого органу.

3) час, коли останній раз установлювався двосторонній зв'язок;

4 цифри, що вказують час, коли останній раз установлювався двосторонній зв'язок.

4) частота, на якій останній раз установлювався двосторонній зв'язок;
Необхідна кількість цифр, що означають частоту прийому/передачі, на якій останній раз установлювався зв'язок.

5) останнє повідомлення про місцезнаходження;

Останнє повідомлення про місцезнаходження, зазначене з дотриманням одного з правил групування даних, наведених у главі 5 цього додатку, та з наступним зазначенням часу прольоту даного місця.

6) метод визначення останнього відомого місцезнаходження;

За потреби – відкритим текстом.

7) дії, ужиті органом ОПП, що передає контроль;

За потреби – відкритим текстом.

8) інша інформація щодо події;

За потреби – відкритим текстом.

Приклад:

–USAF UKBBZAZX 1022 121,5 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB
ATS UNITS UKBB FIR ALERTED NIL.

Зміст:

Експлуатант - військово-повітряні сили США; останній раз ПС мало зв'язок із ДОП у Борисполі о 10.22 UTC на частоті 121,5 МГц; диспетчерський

орган підходу в Борисполі направив аварійне сповіщення всім органам ОПП у межах РПІ Борисполя; інша інформація щодо даного польоту - відсутня.

14. Поле типу 21. Інформація про відмову радіозв'язку

Формат:

— [] (пр) [] (пр)* (пр) []

* всього ШІСТЬ елементів.

Ключ поля типу 21

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
7	RCF)

Опис поля типу 21

Дане поле складається з таких розташованих у встановленій послідовності елементів, яким передують один дефіс і які розділені пропусками. Будь-яка відсутня інформація позначається словами «NIL» (немає) або «NOT KNOWN» (невідомо), а не просто пропускається.

ОДИН ДЕФІС

- 1) час, коли останній раз встановлювався двосторонній зв'язок;
- 4 цифри, що вказують час, коли останній раз встановлювався двосторонній зв'язок із ПС.

2) частота, на якій останній раз встановлювався зв'язок;

Необхідне число цифр, що позначають частоту прийому/передачі, на якій останній раз встановлювався двосторонній зв'язок із ПС.

3) останнє повідомлене місцезнаходження;

Останнє повідомлене місцезнаходження, указане з дотриманням вимог одного з правил групування даних, наведених у главі 5 цього розділу.

4) час прольоту останнього повідомленого місцезнаходження;

4 цифри, що вказують час прольоту останнього повідомленого місцезнаходження.

5) збережені можливості ведення зв'язку;

Літери, необхідні для визначення збережених на борту ПС можливостей ведення зв'язку, якщо це відомо; при цьому використовують домовленості щодо даних, передбачені для поля типу 10, або відкритий текст.

б) будь-які необхідні нотатки.

За потреби – відкритим текстом.

Приклад:

–1232 126,6 VASON 1229 TRANSMITTING ONLY 135,15 LAST
POSITION CONFIRMED BY RADAR.

Зміст:

Останній раз із ПС встановлювався зв'язок о 12.32 UTC на частоті 126,6 МГц; останнє повідомлене місцезнаходження – основна точка VASON о 12.29 UTC; можливості для підтримки зв'язку, що залишилися: остання

передача велася на частоті 135.15 МГц; повідомлення про проліт основної точки VASON підтверджено спостереженням за допомогою радіолокатора.

15. Поле типу 22. Зміна

Формат:

— [a] / [b]

Ключ поля типу 22

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
18	CHG	*22 або)

* Указує на можливість додавання нових полів даного типу.

Опис поля типу 22

ОДИН ДЕФІС

а) покажчик поля;

Одна або дві цифри, що означають номер типу поля, до якого вносяться зміни.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

b) змінені дані;

Повні дані із змінами зазначеного в «а» поля, розташовані за схемою, установленою для цього поля.

Приклади:

–8/I–9/B757/M;

–9/B757/M.

Зміст:

заноситься виправлення в поле типу 8 відповідного повідомлення щодо наданого плану – політ виконується за ППП; заноситься виправлення в поле 9 відповідно до наданого плану польоту, змінюється тип ПС на Боїнг-757, категорія турбулентності у сліді – «середня»;

заноситься виправлення в поле 9 відповідно до наданого плану польоту, змінюється тип ПС на Боїнг-757, категорія турбулентності у сліді – «середня».

За потреби зміни елементів поля 18 за допомогою поля 22 необхідно подавати повну інформацію цього поля (а не тільки ті елементи, які підлягають зміні). Будь-які елементи, що будуть відсутні, видалятимуться із вихідних повідомлень (логіка спрацьовування системи IFPS).

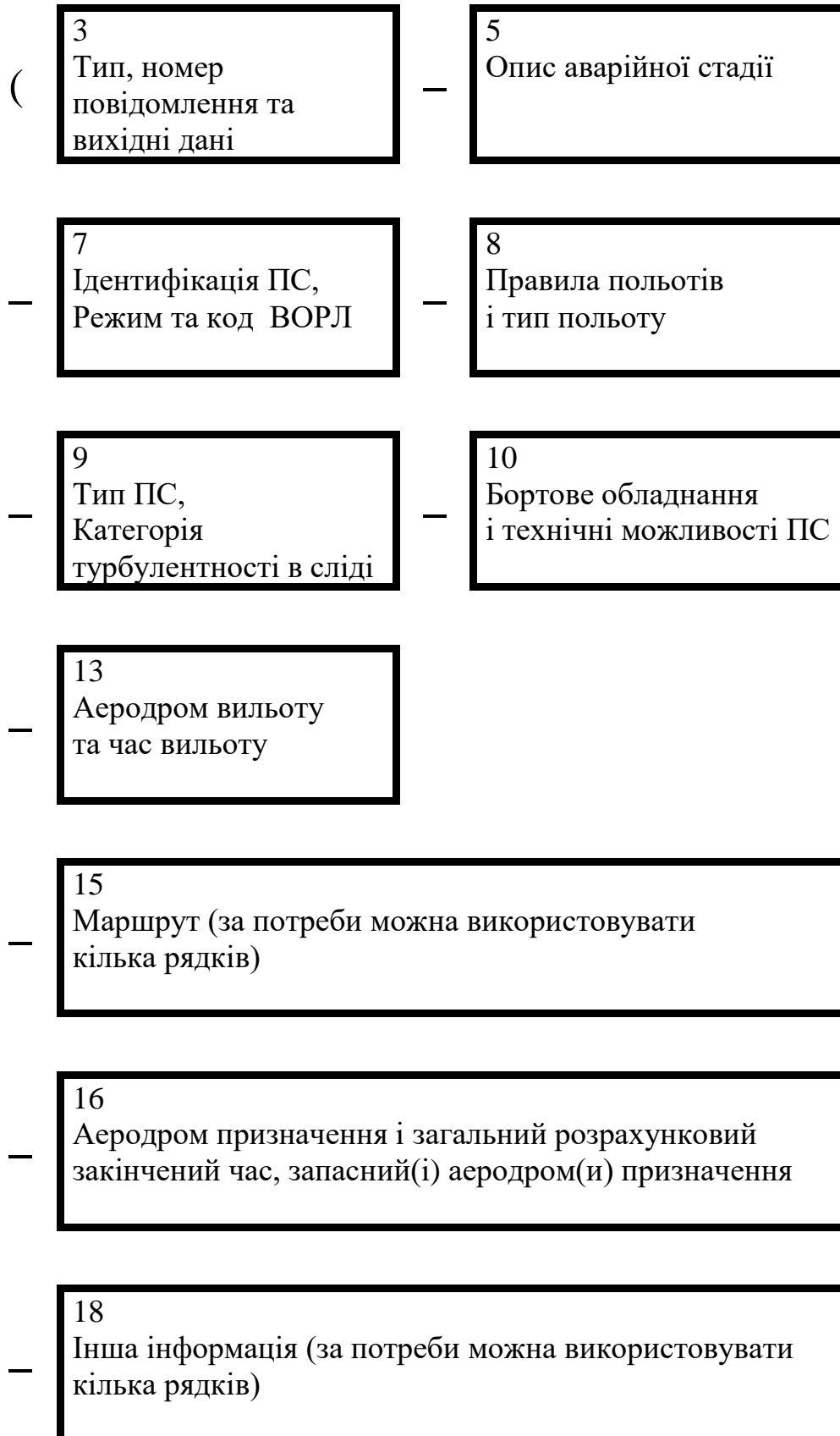
8. Зразки повідомлень ОПР.

У цій главі наводиться лише інформація ОПР, тобто у повідомленнях AFTN дається тільки текст AFTN без іншої супроводжувальної інформації.

Номери на структурних діаграмах відповідають номерам типів полів, що використовуються.

1. Повідомлення щодо аварійного сповіщення (ALR)

Структура:



— 19
Додаткова інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)

— 20
Інша інформація для аварійного сповіщення з метою пошуку та рятування (за потреби можна використовувати кілька рядків)

Нижче наведено приклад повідомлення щодо аварійного сповіщення і оголошення аварійної стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ», переданого диспетчерським органом підходу в Борисполі центру в Одесі та іншим органам ОПП відповідно до польоту з Борисполя до Херсону:

(ALR-INCERFA/UKBBZAZX/OVERDUE

- FOX236/A3624-IM

- C141/H-S/C

- UKBB1020

- N0430F220

- UKOH0110 UKOO

- REG/A43213 EET/UKOV0030 OPR/USAF RMK/NO

POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 12 MINUTES

- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAN

- USAF UKBBZAZX 1022 121,5 BASOR 1022 PILOT REPORT ATS UNITS UKBB FIR ALERTED NIL).

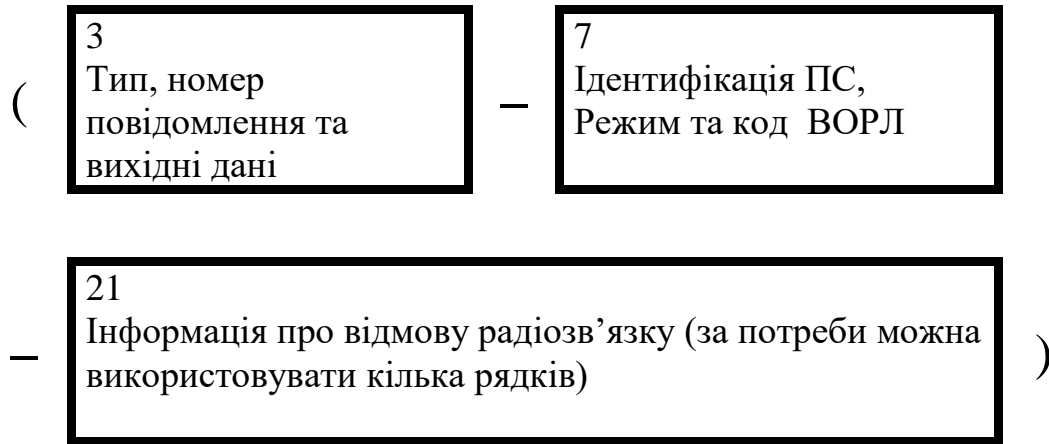
Зміст:

Повідомлення щодо аварійної стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» надіслано органом ОПП аеродрому Борисполь у зв'язку з відсутністю повідомлень про місцезнаходження і втратою радіозв'язку через 12 хв після вильоту;

ідентифікація ПС - FOX236; політ за ППП, військовий рейс; категорія турбулентності в сліді – «важке», обладнане стандартним устаткуванням зв'язку, навігаційним обладнанням і обладнанням заходження на посадку для даного маршруту; прийомовідповідач ВОРЛ із режимами А і С, останній присвоєний код 3624; вилетів із Борисполя о 10.20 UTC; крейсерська швидкість 430 kt ешелон FL220; аеродром призначення – Херсон, загальний розрахунковий закінчений час – 1 год 10 хв, запасний аеродром призначення Одеса; загальний розрахунковий закінчений час для межі РПІ Одеси становить 30 хв; реєстраційний знак ПС – А42213, ПС належить військово-повітряним силам (далі – ВПС) США; останнє повідомлення про місцезнаходження надійшло через 12 хвилин після вильоту, запас пального становить після зльоту 7 год 20 хв; на борту перебуває 12 осіб; на борту є переносне радіоустаткування, що працює на частоті 121,5 МГц у діапазоні ДВЧ і 243 МГц у діапазоні ДВЧ; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла і покриті речовиною, що флуоресцює; на борту є два човни з оранжевими тентами загальною місткістю на 14 осіб; колір літака - сріблястий; прізвище командира ПС SIGGAN; експлуатант – ВПС США; останній раз ПС мало зв'язок із ДОП у Борисполі о 10.22 UTC на частоті 121,5 МГц, коли пілот доповів про місцезнаходження над основною точкою BASOR; диспетчерський орган підходу в Борисполі направив аварійне сповіщення всім органам ОПР у межах РПІ Борисполя; інша інформація щодо даного польоту відсутня.

2. Повідомлення щодо відмови радіозв'язку (RCF).

Структура:



Нижче наводиться приклад повідомлення, направленої зі Львова до Борисполя, яке містить призначену для Бориспільського центру інформацію стосовно відмови радіозв'язку на ПС, яке одержало дозвіл на політ до аеродрому Бориспіль. Із відповідного плану видно, що ПС не обладнано прийомовідповідачем ВОРЛ:

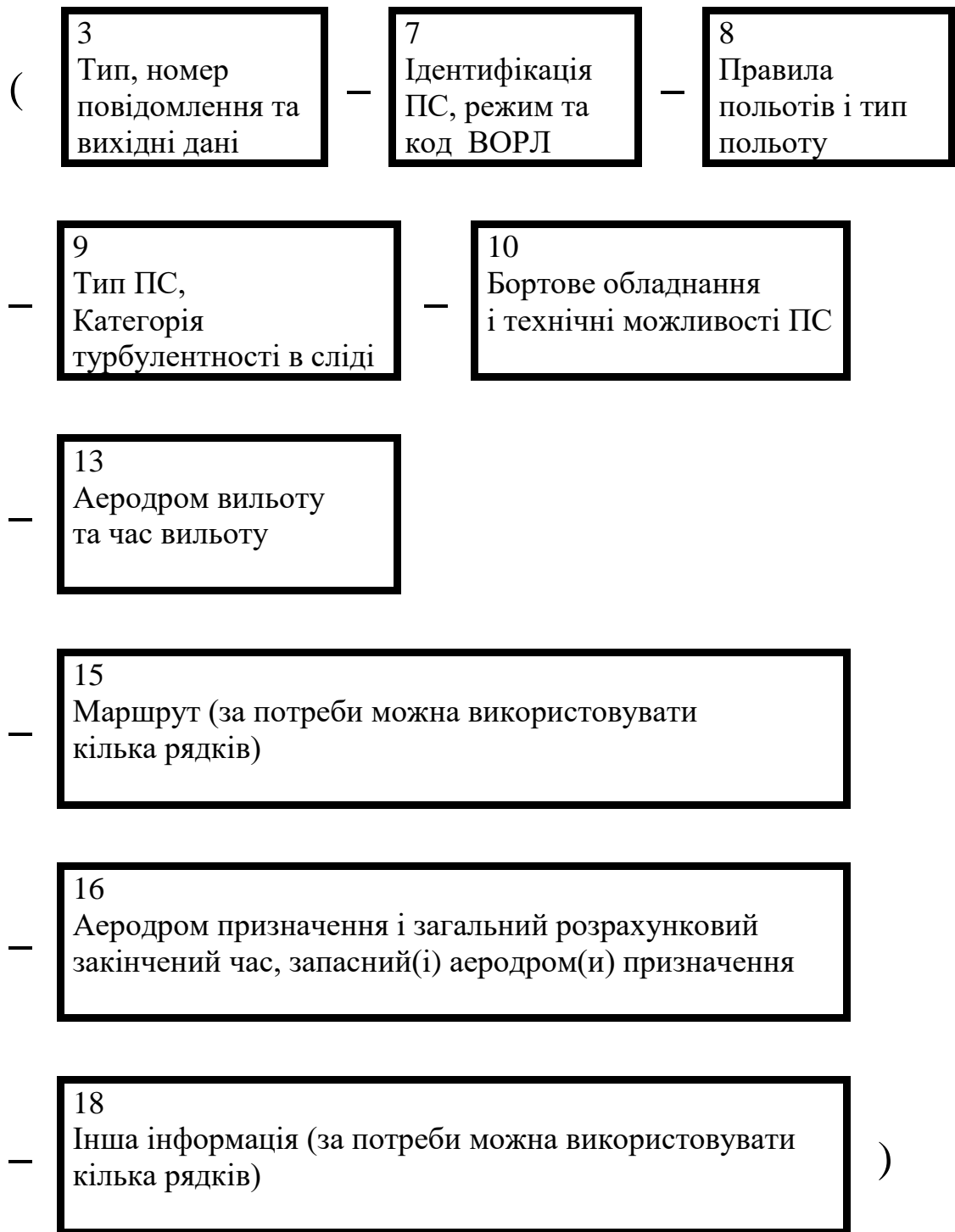
(RCF–GAGAB–1232 121,3 ADBAN 1229 TRANSMITTING ONLY 126,7
LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR).

Зміст:

Повідомлення щодо відмови радіозв'язку; ідентифікація ПС – GAGAB; код ВОРЛ не присвоєний; останній раз виходило на зв'язок із Львівським центром о 12.32 UTC на частоті 121,3 МГц; останнє повідомлене місцезнаходження – основна точка ADBAN о 12.29 UTC; можливості для підтримки зв'язку, що залишилися: остання передача велася на частоті 126,7 МГц; повідомлення про проліт ADBAN підтверджено спостереженням за допомогою радіолокатора.

3. Повідомлення щодо поданого плану польоту (FPL)

Структура:



Нижче наводиться приклад повідомлення щодо поданого плану польоту, переданого аеропортом Бориспіль до центру у Львові. Це повідомлення може

бути також направлено центру в Києві або передано цьому центру каналами мовного зв'язку:

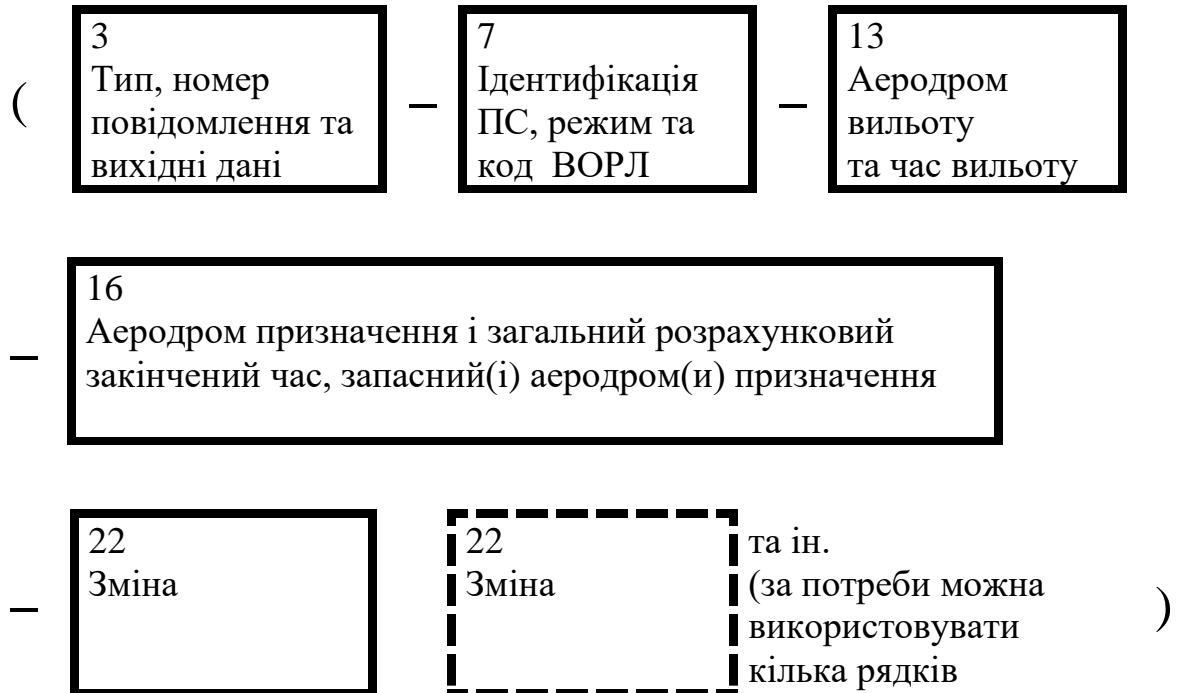
- (FPL-ACA101-IS
- B773/H-CHOV/C
- UKBB1400
- N0450F350 A137 LAPVA R27 GORKU LIV
- UKLL0055 UKLI
- EET/UKLV0030 SEL/FJEL DOF/200607).

Зміст:

Повідомлення щодо поданого плану польоту; ідентифікація ПС – ACA101; політ за ППП, регулярний; ПС Боїнг 777-300, категорія турбулентності в сліді – «важке», оснащене LORAN C, HF RTF, VOR, VHF, RTF, прийомовідповідачем ВОРЛ із режимами А і С, аеродром вильоту - Бориспіль, розрахунковий час прибирання колодок - 14.00 UTC; крейсерська швидкість і рівень відповідно – 450 kt та FL350; ПС прямуватиме повітряними трасами А137 до точки LAPVA, R27 до точки GORKU, далі на VOR/DME Львів для заходження на посадку на аеродром Львів; загальний розрахунковий закінчений час становить 00 год 55 хв; запасний аеродром призначення Івано-Франківськ; командир ПС надав такі дані про сумарний розрахунковий час прольоту основних точок маршруту: 30 хв до межі РПІ Львів; код системи виборчого виклику (SELCAL) FJEL; DOF (дата виконання польоту): рік, місяць, число.

4. Повідомлення щодо зміни (CHG)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо зміни плану польоту переданого одним із центрів суміжному центру:

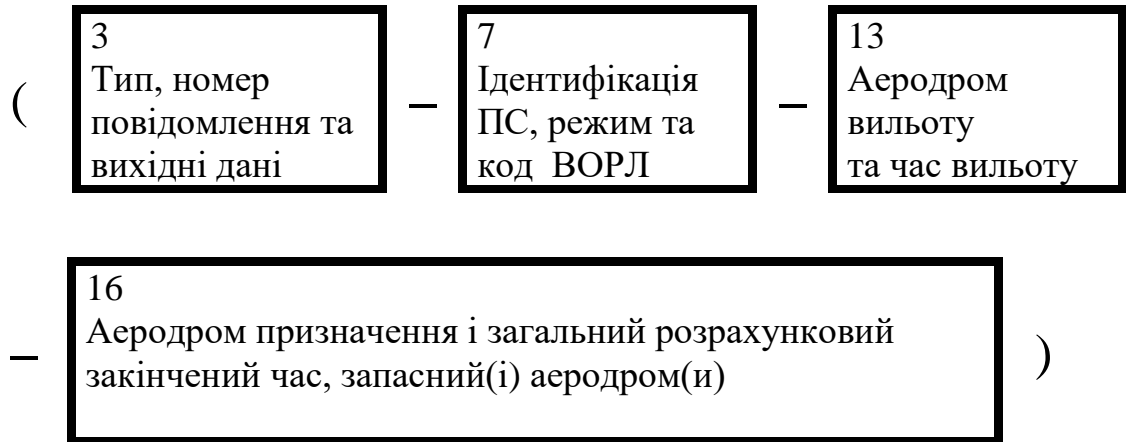
(CHG–UKR5365–UKOO0850–UKBB–DOF/201122–8/9/A320/M).

Зміст:

Повідомлення щодо зміни; ідентифікація ПС – UKR5365, політ виконується за маршрутом Одеса EOVТ0850 – Бориспіль; розрахунковий час прибирання колодок – 08.50 UTC; дата вильоту – 22 листопада 2020 року, поле типу 9 відповідного повідомлення щодо наданого плану польоту виправляється на тип ПС А320, категорія турбулентності в сліді – «середнє».

5. Повідомлення щодо анулювання плану польоту (CNL)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо анулювання плану польоту, переданого органом ОПП усім адресатам, раніше переданого цим органом повідомлення щодо наданого плану польоту:

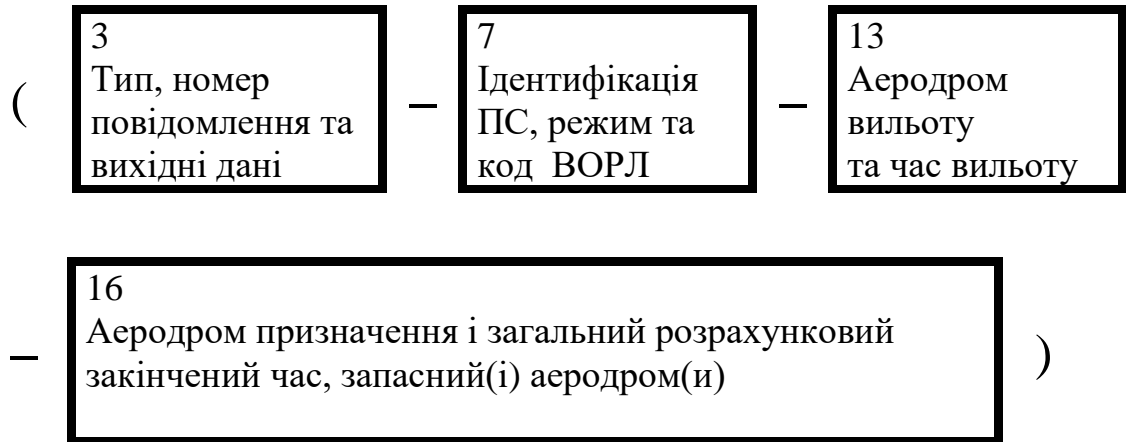
(CNL-UKR5365-UKFF1000-UKLL- DOF/201222).

Зміст:

Повідомлення щодо анулювання плану польоту; анулюйте план польоту ПС, що має ідентифікацію UKR5365; політ планувався з Сімферополя ЕОВТ1000 до Львова, дата вильоту - 22 грудня 2020 року.

6. Повідомлення щодо затримки (DLA)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо затримки, переданого аеродромом вильоту або головним органом, що забезпечує зв'язок аеродрому вильоту, кожному адресату повідомлення щодо наданого плану польоту:

(DLA-UKR5161-UKBB1000-UKOO- DOF/201221).

Зміст:

Повідомлення щодо затримки; ідентифікація ПС – UKR5161; переглянутий розрахунковий час прибирання колодок в аеропорту Бориспіль – 10.00 UTC; пункт призначення – Одеса, дата вильоту – 21 грудня 2020 року.

7. Повідомлення щодо вильоту (DEP)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо вильоту, переданого аеродромом вильоту або головним органом, що забезпечує зв'язок аеродрому вильоту, кожному адресату повідомлення щодо наданого плану польоту.

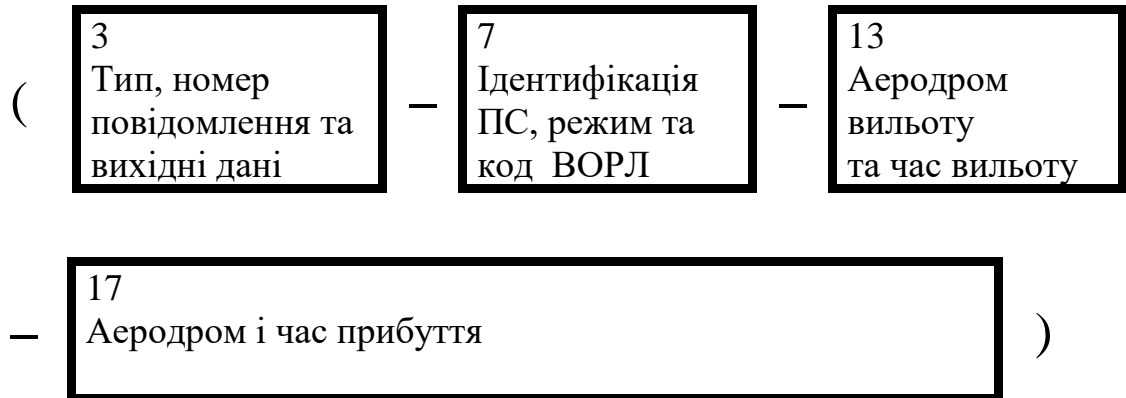
(DEP-UKR5365-UKFF1002-UKLL- DOF/201221).

Зміст:

Повідомлення щодо вильоту; ідентифікація ПС – UKR5365; фактичний час вильоту із Сімферополя – 10.02 UTC, пункт призначення – Львів, дата вильоту – 21 грудня 2020 року.

8. Повідомлення щодо прибуття (ARR)

Структура:



Нижче наведено приклади повідомлення щодо прибуття:

повідомлення щодо прибуття, переданого з аеродрому прибуття (призначення):

(ARR-UKR5365-UKHH-UKLL1133);

повідомлення щодо прибуття, переданого в результаті прибуття на аеродром, якому не призначений індекс ICAO:

(ARR-URCDD-UKHP-ZZZZ1133 POTOKY);

повідомлення щодо прибуття, переданого в результаті прибуття на запасний аеродром:

(ARR-UKR5365-UKHH-UKLL-UKBB1115) RMK/DUE TO WEATHER.

Зміст:

повідомлення щодо прибуття; пізнавальний індекс ПС – UKR5365; аеродром вильоту – Харків; ПС здійснило посадку у Львові об 11.33 UTC;

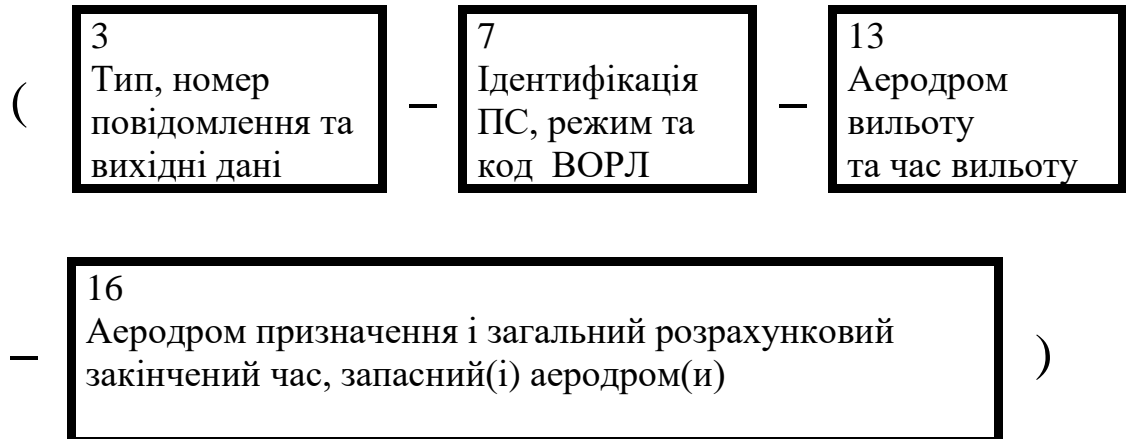
повідомлення щодо прибуття; пізнавальний індекс ПС – URCDD, аеродром вильоту – Полтава; ПСМ здійснило посадку на ЗПМ Поточи;

повідомлення щодо прибуття; пізнавальний індекс ПС - UKR5365; пункт вильоту – Харків; пункт призначення – Львів; ПС здійснило посадку в

Борисполі об 11.15 UTC; причина посадки на запасний аеродром – погодні умови.

9. Повідомлення щодо запиту плану польоту (RQP)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо запиту плану польоту, направлено одного центром суміжному центру після одержання повідомлення щодо розрахункових даних, стосовно яких раніше не було отримано відповідного повідомлення щодо наданого плану польоту:

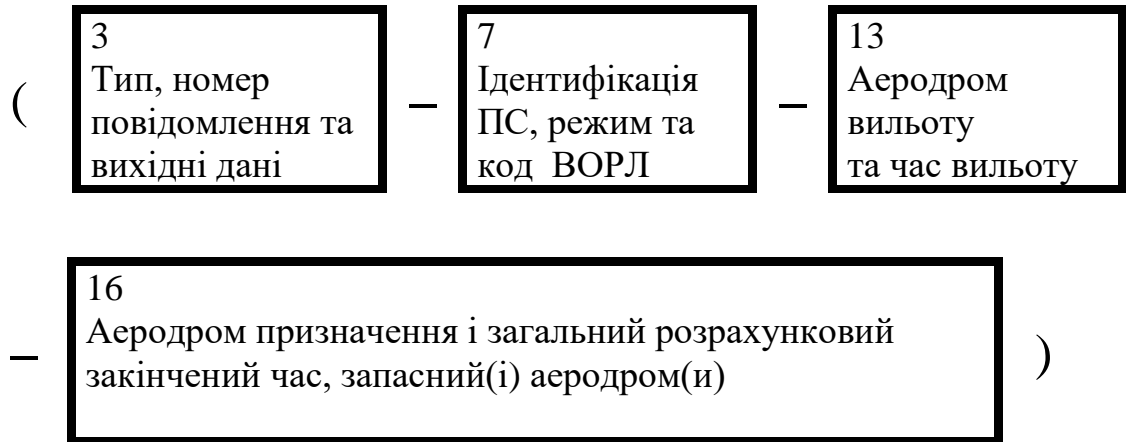
(RQP-UKR5365-UKBB-UKOO-0).

Зміст:

Повідомлення щодо запиту плану польоту; ідентифікація ПС – UKR5365; ПС вилетіло з Борисполя; пункт призначення – Одеса, інша інформація - відсутня.

10. Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (RQS)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту, переданого органом ОПР іншому органу ОПР, який обслуговує аеродром вильоту. Орган ОПР робить запит стосовно інформації, яка передбачена формою плану польоту, але не була передана в повідомленнях щодо наданого або поточного плану польоту:

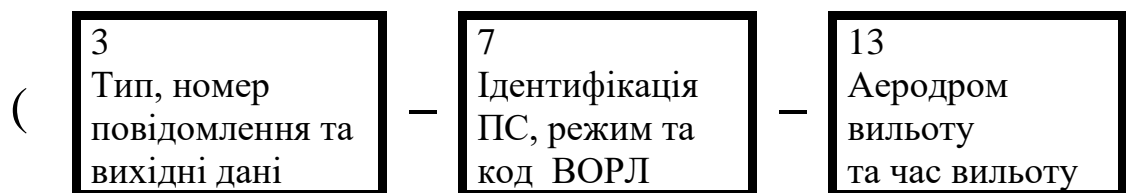
(RQS–UKR5365/A4046–UKBB–UKNN–0).

Зміст:

Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту; ідентифікація ПС – UKR5365, код ВОРЛ – 4046, працює в режимі А; аеродром вильоту – Бориспіль; аеродром призначення – Харків, інша інформація – відсутня.

11. Повідомлення щодо додаткового плану польоту (SPL)

Структура:



- 16 Аеродром призначення і загальний розрахунковий закінчений час, запасний(і) аеродром(и)
- 18 Інша інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)
- 19 Додаткова інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків))

Нижче наведено приклад повідомлення щодо додаткового плану польоту, переданого аеродромом вильоту ПС органу ОПР, який запросив додаткову інформацію, яка передбачена формою бланка плану польоту, але не була передана в повідомленнях щодо поданого або поточного плану польоту:

(SPL–UKR5365
 –UKBB0920
 –UKDE0100 UKDD
 –REG/URCEP RMK/CHARTER
 –E0440 P/39 R/V J/L A/BLUE C/MARCHUK).

Зміст:

Повідомлення щодо додаткового плану польоту; ідентифікація ПС – UKR5365, прийомовідповідач ВОРЛ відсутній; час вильоту з Борисполя – 09.20 UTC; пункт призначення - Запоріжжя, загальний розрахунковий минулий час - 1 год; запасний аеродром - Дніпро; реєстраційний знак ПС – UR-CEP, чартерний рейс; запас пального - на 4 год 40 хв після вильоту; на борту перебуває 39 осіб; на борту є портативна радіостанція, яка працює на

міжнародній аварійній частоті 121,5 МГц; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла; колір ПС – блакитний; прізвище командир ПС – Марчук.

9. Стандартні повідомлення щодо ОПР та їх структура

		На даний час не	На даний час не	Тип, номер	На даний час не	Опис аварійної	На даний час не	Ідентифікація ПС	Правила польотів та	Кількість і тип ПС	Устагкування	На даний час не	На даний час не	Аеродром вильоту	Розрахункові дані	Маршрут	Аеродром признач., загальний	Аеродром і час	Інша інформація	Додаткова	Інформація для аварійного	Інформація про	Зміна	№ типу полів	
Тип повідомлення	Індекс	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
Аварійне сповіщення	ALR			3		5		⑦	8	⑨	10			⑬		⑮	⑰		⑱	⑲	⑳			Аварійні повідомлення	
Відмова радіозв'язку	RCF			3				7														㉑			
Наданий план польоту	FPL			3				7	8	⑨	10			⑬		⑮	⑰		⑱						Повідомлення щодо наданого плану польоту та пов'язані з ним повідомлення відносно
Затримка	DLA			3				7						13			16								
Зміна	CHG			3				7						13			16							㉒	
Скасування (анулювання) плану польоту	CNL			3				7						13			16								

Виліт	DEP			3				7						13								Його оновлення		
Прибуття (посадка)	ARR			3				7						13								16	17	
Запит плану польоту	RQP			3				7						13									Додаткові повідомлення	
Запит додаткового плану польоту	RQS			3				7						13										
Додатковий план польоту	SPL			3				7						13								16		18	19



Цим полем починається новий рядок, якщо повідомлення друкується на рулонному (сторінковому) телетайпі.



У разі потреби це поле повторюється.

Поля 1, 2, 4, 6, 11, 12 на даний час не використовуються.

Додаток 9
 До Авіаційних правил України
 «Організація повітряного руху»
 (пункт 20 глави 2 розділу XI)

Перелік відправників та одержувачів повідомлень щодо ОПР

№ з/п	Категорія повідомлення	Тип повідомлення	Індекс типу повідомлення	Індекс черговості	Термін відправлення повідомлень	Відправник	Одержувачі	
							у межах України	за межами України
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Аварійна стадія								
1.1	Аварійна стадія	Аварійне сповіщення	ALR	SS	Негайно після одержання відомостей, установлення факту повідомлень	Орган ОПР, який встановив факт аварійної ситуації	Органи ОПР, які мають відношення до польоту даного ПС; відповідні органи управління ПС ЗСУ; відповідний АДЦПР	Органи ОПР, які мають відношення до польоту цього ПС;

1	2	3	4	5	6	7	8	9
					щодо стадій лиха, тривоги та не визначення	ГАК ЦПР	КЦПР ЦА; ЦДС ЦА; Украероцентр, інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	Відповідні координаційні центри пошуку та рятування
1.2	Аварійна стадія	Відмова радіо- зв'язку	RCF	FF	Негайно після встановлення факту відмови радіозв'язку	Орган ОПР, який встановив факт відмови радіозв'язку	Органи ОПР за маршрутом польоту; ARO* аеродромів призначення та запасних; відповідні органи управління ПС ЗСУ; КЦПР ЦА; ЦДС ЦА; Украероцентр;	Органи ОПР за маршрутом польоту; ARO аеродрому призначення

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	
2. Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані								
2.1	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Поданий план польоту	FPL	FF	Не пізніше як за 1 год. до ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, (у разі відсутності ARO на аеродромі вильоту - ARO	РДЦ або ЦПІ аеродрому вильоту; РДЦ або ЦПІ за маршрутом польоту; ARO аеродромів призначення та запасних аеродромів; органи управління ПС ЗСУ (за відсутності РПЛ); ЦДС ЦА; Украероцентр;	РДЦ за маршрутом польоту; ЦОП за маршрутом польоту; ARO аеродрому призначення; органи IFPS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
						найближчого аеродрому); орган ОПР, що одержав план польоту від ПС, яке перебуває в польоті, або експлуатант	інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	
2.2	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Зміна	CHG	FF	Не пізніше як за 30 хвилин до ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту, яких стосується ця зміна; відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр;	Одержувачі основних даних плану польоту, яких стосується ця зміна; органи IFPS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
							інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	
2.3	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Анулювання	CNL	FF	Не пізніше ніж 10 хвилин після ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту; відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр; інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	Одержувачі основних даних плану польоту; органи IFPS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.4	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Затримка	DLA	FF	Не пізніше ніж 10 хвилин після ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту; відповідні органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА	Одержувачі основних даних плану польоту; органи IFPS**
2.5	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Виліт	DEP	FF	Протягом 5 хвилин після зльоту ПС	ARO або АДВ аеродрому вильоту	Одержувачі основних даних плану польоту; відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр, інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	Одержувачі основних даних плану польоту; органи IFPS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.6	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Прибуття	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після посадки ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	РДЦ або ЦПІ аеродрому призначення; ARO аеродрому вильоту (якщо від нього був запит у плані польоту); відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр, інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	Органи IFPS**. ARO аеродрому вильоту (якщо від нього був запит у плані польоту)
2.6.1	Поданий план польоту та	Прибуття ПС на запасний	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після посадки ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	РДЦ або ЦПІ аеродрому прибуття;	Органи IFPS**;

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	пов'язані з ним поновлені дані	або інший аеродром					ARO аеродромів вильоту та призначення; РДЦ або ЦПІ, через які відповідно до плану проходив би політ; відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр, інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	ARO аеродрому призначення; ARO аеродрому вильоту; РДЦ або ЦПІ, через які відповідно до плану проходив би політ ПС
2.6.2	Поданий план польоту та пов'язані з	Прибуття ПС на аеродром призна-	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після прибуття ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	Усі органи ОПР, які мають відношення до даного польоту у період відмови радіозв'язку;	Усі органи ОПР, які мають відношення до

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ним поновлені дані	чення (за відмови двостороннього радіозв'язку)					усі органи ОНР, що могли бути охоплені аварійним сповіщенням; відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр, інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	цього польоту в період відмови радіозв'язку; усі органи ОНР, які могли отримати аварійне сповіщення; органи IFPS**
2.6.3	Поданий план польоту та пов'язані з ним	Прибуття ПС на інший аеродром (за	ARR	FF	Протягом 5 хв після прибуття ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	ARO аеродрому призначення, який, у свою чергу, сповіщає інші органи ОНР, які	ARO аеродрому призначення, який, у свою чергу,

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	поновлені дані	відмови двостороннього радіозв'язку)					мають відношення до даного польоту, відповідні органи управління ПС ЗСУ; ЦДС ЦА; Украероцентр інші структурні підрозділи Украероруху, визначені підприємством;	сповіщає інші органи ОПР, які мають відношення до даного польоту
2.7	Повторюваний план польоту (При виконанні польоту за	Повторюваний план польоту	RPL	Не має	Згідно з публікаціями (AIP) держав, до яких (через повітряний простір яких) буде	Експлуатант	Згідно з публікаціями (AIP) держав, до яких (через повітряний простір яких) буде виконуватися політ	***

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	межі зони IFPS)				виконуватися політ			
3. Додаткові								
3.1	Додаткові	Запит плану польоту	RQP	FF	При необ- хідності даних щодо плану польоту (FPL)	Орган ОНР, який має необхідність в отриманні даних щодо плану польоту (FPL); Украероцентр	Орган ОНР, який надіслав план польоту	Орган ОНР, який надіслав план польоту; органи IFPS**
3.2	Додаткові	Запит додатко- вого плану польоту	RQS	FF	При бажанні одержати додатковий план польоту	Орган ОНР, що бажає одержати додатковий план польоту	Орган ОНР, що надіслав повідомлення типу FPL	Орган ОНР, що надіслав повідомлення типу FPL, органи IFPS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.3	Додаткові	Додатковий план польоту	SPL	FF	При одержанні запиту додаткового плану польоту	Орган ОПР, що одержав запит	Орган ОПР, що одержав раніше повідомлення типу FPL; відповідні органи управління ПС ЗСУ;	Орган ОПР, що одержав раніше повідомлення типу FPL

* Тут та далі за текстом, у разі відсутності на аеродромі ARO, його функції виконує відповідний орган ОПП, який обслуговує даний аеродром.

** Повідомлення щодо частини маршруту польоту, яка знаходиться у межах зони IFPS, подаються лише на адреси оперативних органів IFPS відповідно до процедур, опублікованих у документі Євроконтролю «IFPS User Manual». Адреси системи IFPS:

Відповідальність за обробку поданих планів польотів в системі IFPS розподілена між двома центрами. Всі повідомлення, що направляються до IFPS мають бути надіслані до цих двох центрів за адресами:

ATFN: EUCHZMFP, EUCBZMFP

SITA: BRUEP7X, PAREP7X

Перелік Європейських держав, що входять у зону IFPS зазначено у документі Євроконтролю «IFPS User Manual».

*** З метою запобігання непропорційного завантаження органів ОПП RPL не будуть прийматися та оброблятися для будь-яких польотів, які виконуються 25 грудня. У цей день для всіх польотів складаються окремі плани польотів (FPL).

Додаток 10
до Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»
(пункт 4 глави 3 розділу XVI))

Типова форма (ІСАО) звіту про інцидент,
пов'язаного з повітряним рухом

Типову форму (ІСАО) звіту про інцидент під час повітряного руху використовують екіпажі ПС при представленні інформації про небезпечне зближення ПС.

До первинного повідомлення з борту ПС, який передається по радіо, включається інформація згідно із пунктами, підсвіченими сірим фоном.

ФОРМА ЗВІТУ ПРО ІНЦИДЕНТ ПІД ЧАС ПОВІТРЯНОГО РУХУ		
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM		
A. Ідентифікація ПС (Aircraft Identification)	B. Тип інциденту (Type of Incident)	
	Зближення /Правила /Засіб* AIRPROX /Procedure /Facility	
C. Інцидент (The Incident)		
1. Загальні відомості (General)		
a) Дата інциденту (Date of incident) Час інциденту (Time of incident) (UTC)		
b) Місцеположення (Position)		
2. Своє повітряне судно (Own aircraft)		
a) Курс та маршрут (Heading and route)		
b) Дійсна повітряна швидкість виміряна у (вузлах) (True airspeed measured in)		(км/год) (km/h)
(kt)		(km/h)
c) Ешелон та встановлення висотоміра (Level and altimeter setting)		
d) Повітряне судно набирало висоту або знижувалося (Aircraft climbing or descending)		
() горизонтальний політ (level flight)	() набір висоти (climbing)	() зниження (descending)
e) Кут крену повітряного судна (aircraft bank angle)		

<input type="checkbox"/> нульовий кут (wing level)	<input type="checkbox"/> невеликий крен (slight bank)	<input type="checkbox"/> середній крен (moderate bank)
<input type="checkbox"/> глибокий крен (steep bank)	<input type="checkbox"/> перевернутий політ (inverted)	<input type="checkbox"/> невідомо (unknown)
f) Напрямок крену повітряного судна (aircraft direction of bank)		
<input type="checkbox"/> Ліворуч (left)	<input type="checkbox"/> Праворуч (right)	<input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)
g) Обмеження видимості (restrictions to visibility)		
<input type="checkbox"/> Сліпучий блиск сонця (sun glare)	<input type="checkbox"/> Стійка лобового скла (windscreen pillar)	<input type="checkbox"/> Брудне лобове скло (dirty wind screen)
<input type="checkbox"/> Інші особливості (other cockpit structure)	<input type="checkbox"/> Ніяких (none)	
h) Використання світлового обладнання повітряного судна (use of aircraft lighting)		
<input type="checkbox"/> Навігаційні вогні (navigation lights)	<input type="checkbox"/> Проблискові вогні (strobe lights)	<input type="checkbox"/> Арматура освітлення кабіни (cabin lights)
<input type="checkbox"/> Червоні проблискові вогні для запобігання зіткненню (red and anti- collision lights)	<input type="checkbox"/> Посадочні вогні/ вогні для руління (landing/taxi lights)	<input type="checkbox"/> Хвостові вогні для підсвічування емблеми (logo (tail fin) lights)
<input type="checkbox"/> Інші (other)	<input type="checkbox"/> Ніяких (none)	
i) Рекомендація щодо маневру ухилення, яка передавалась органом ОПП (traffic avoidance advice issued by ATS)		
<input type="checkbox"/> Так, на підставі даних систем спостереження (yes, based on ATS surveillance system)	<input type="checkbox"/> Так, на підставі візуальних спостережень (yes, based on visual sighting)	<input type="checkbox"/> Так, на підставі іншої інформації (yes, based on other)
<input type="checkbox"/> Ні (No)		
j) Інформація щодо повітряного руху передавалась (traffic information issued)		
<input type="checkbox"/> Так, на підставі даних систем спостереження (yes, based on ATS surveillance system)	<input type="checkbox"/> Так, на підставі візуальних спостережень (yes, based on visual sighting)	<input type="checkbox"/> Так, на підставі іншої інформації (yes, based on other)
<input type="checkbox"/> Ні (No)		

k) Бортова система попередження зіткнення – ACAS (airborne collision avoidance system – ACAS)		
<input type="checkbox"/> Не встановлена (not carried)	<input type="checkbox"/> Тип (type)	<input type="checkbox"/> Консультативна інформація щодо повітряного руху надавалась (traffic advisory issued)
<input type="checkbox"/> Рекомендація щодо уникнення загрози зіткнення видавалась (resolution advisory issued)	<input type="checkbox"/> Консультативна інформація або рекомендація щодо уникнення загрози зіткнення не видавалась (traffic advisory or resolution advisory not issued)	
l) Ідентифікація (identification)		
<input type="checkbox"/> Системи спостереження ОПП відсутні (no ATS surveillance system available)	<input type="checkbox"/> Ідентифікація (identification)	<input type="checkbox"/> Ідентифікація відсутня (no identification)
m) Інші повітряні судна спостерігались (other aircraft sighted)		
<input type="checkbox"/> Так (yes)	<input type="checkbox"/> Ні (no)	<input type="checkbox"/> Хибні спостереження (wrong aircraft sighted)
n) Дії по ухиленню були здійснені (avoiding action taken)		
<input type="checkbox"/> Так (yes)	<input type="checkbox"/> Ні (no)	
o) Тип плану польоту Type of flight plan	ППП/ПВП/Ніякого* IFR/ VFR/ none	
3. Інше повітряне судно (other aircraft)		
a) Тип та позивний/реєстрація (якщо це відомо) (type and call sign if known)		
b) Якщо тип (пункт «а») невідомий, вкажіть нижче if “a)” above not known, describe below		
<input type="checkbox"/> Високо розташоване крило (high wing)	<input type="checkbox"/> Середньо розташоване крило (mid wing)	<input type="checkbox"/> Низько розташоване крило (low wing)
<input type="checkbox"/> Гвинтокрил (rotorcraft)		
<input type="checkbox"/> 1 двигун (1 engine)	<input type="checkbox"/> 2 двигуни (2 engines)	<input type="checkbox"/> 3 двигуни (3 engines)
<input type="checkbox"/> 4 двигуни (4 engines)	<input type="checkbox"/> більш ніж 4 двигуни (more than 4 engines)	
Маркування, колір та інші відомості (marking, colour or other available details)		

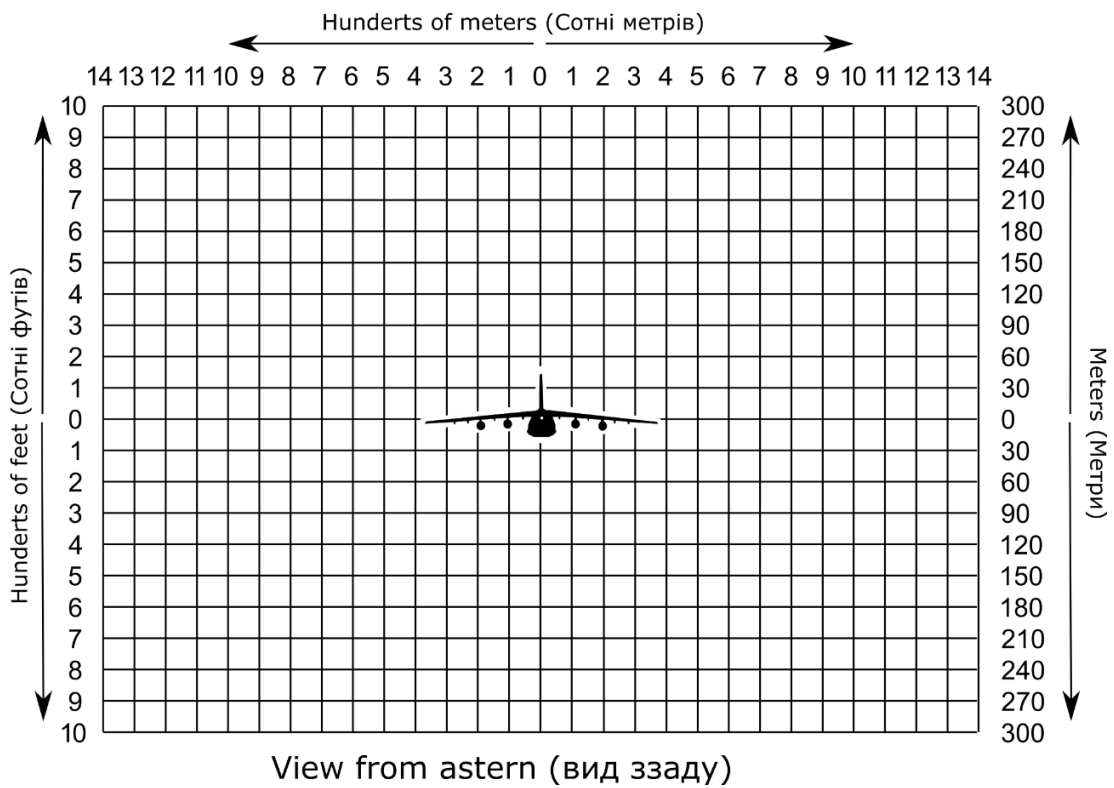
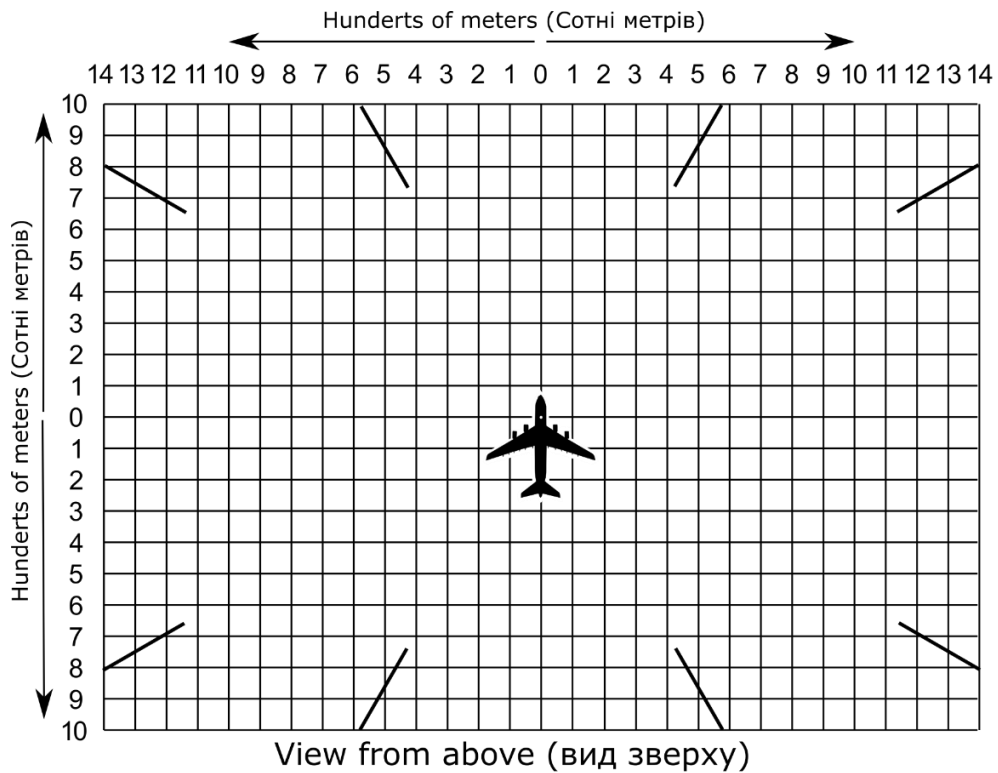
<p>c) Повітряне судно набирало висоту або знижувалось (aircraft climbing or descending)</p> <p><input type="checkbox"/> горизонтальний політ (level flight) <input type="checkbox"/> набір висоти (climbing) <input type="checkbox"/> зниження (descending)</p> <p><input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)</p>		
<p>d) Кут крену повітряного судна (aircraft bank angle)</p> <p><input type="checkbox"/> нульовий кут (wing level) <input type="checkbox"/> невеликий крен (slight bank) <input type="checkbox"/> середній крен (moderate bank)</p> <p><input type="checkbox"/> глибокий крен (steep bank) <input type="checkbox"/> перевернутий політ (inverted) <input type="checkbox"/> невідомо (unknown)</p>		
<p>e) Напрямок крену повітряного судна (aircraft direction of bank)</p> <p><input type="checkbox"/> Ліворуч (left) <input type="checkbox"/> Праворуч (right) <input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)</p>		
<p>f) Наявність вогнів (lights displayed)</p> <p><input type="checkbox"/> Навігаційні вогні (navigation lights) <input type="checkbox"/> Проблискові вогні (strobe lights) <input type="checkbox"/> Арматура освітлення кабіни (cabin lights)</p> <p><input type="checkbox"/> Червоні проблискові вогні для запобігання зіткненню (red and anti-collision lights) <input type="checkbox"/> Посадочні вогні/ вогні для руління (landing/taxi lights) <input type="checkbox"/> Хвостові вогні для підсвічування емблеми (logo (tail fin) lights)</p> <p><input type="checkbox"/> Інші (other) <input type="checkbox"/> Ніяких (none) <input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)</p>		
<p>g) Рекомендація щодо маневру ухилення, яка передавалась органом ОНР (traffic avoidance advice issued by ATS)</p> <p><input type="checkbox"/> Так, на підставі даних систем спостереження (yes, based on ATS surveillance system) <input type="checkbox"/> Так, на підставі візуальних спостережень (yes, based on visual sighting) <input type="checkbox"/> Так, на підставі іншої інформації (yes, based on other)</p> <p><input type="checkbox"/> Ні (No) <input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)</p>		
<p>h) Інформація щодо повітряного руху передавалась (traffic information issued)</p> <p><input type="checkbox"/> Так, на підставі даних систем спостереження (yes, based on ATS surveillance system) <input type="checkbox"/> Так, на підставі візуальних спостережень (yes, based on visual sighting) <input type="checkbox"/> Так, на підставі іншої інформації (yes, based on other)</p> <p><input type="checkbox"/> Ні (No) <input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)</p>		

i) Дії по ухиленню були здійснені (avoiding action taken)		
<input type="checkbox"/> Так (yes)	<input type="checkbox"/> Ні (no)	<input type="checkbox"/> Невідомо (unknown)
4. Відстань (distance)		
a) Найближча відстань по горизонталі (closest horizontal distance)		
b) Найближча відстань по вертикалі (closest vertical distance)		
5. Метеорологічні умови польоту (flight meteorological conditions)		
a) ПМУ/ВМУ* ІМС/VMC		
b) Вище/нижче хмар /у тумані/серпанку чи між шарами* above/below clouds/fog /haze or between layers		
c) Відстань від межі хмар по вертикалі (distance vertically from clouds)	м/ft* нижче m/ft below	м/ft* вище m/ft above)
d) У хмарах/в умовах дощу/снігу/дощу зі снігом/туманом/серпанком* (in cloud /rain /snow /sleet /fog /haze)		
e) Політ у напрямку/від* сонця (flying into /out of sun)		
f) Видимість у польоті (flight visibility)	м/км* m/km)	
6. Інша інформація, яка, на думку КПС, має значення (any other information considered important by the pilot-in-command)		
D. Інші відомості (Miscellaneous)		
1. Інформація, що стосується повітряного судна, екіпаж якого подає звіт (information regarding reporting aircraft)		
a) Реєстрація повітряного судна (aircraft registration)		
b) Тип повітряного судна (aircraft type)		
c) Експлуатант (operator)		
d) Аеродром вильоту (aerodrome of departure)		
e) Аеродром першої посадки (aerodrome of first landing)	призначення designation)
f) Донесення за допомогою радіозв'язку або іншим чином	(назва органу ОПП) дата/час (UTC)	

(Reported by radio or other means	(name of ATS unit at date/time)
g) Дата/час/місце заповнення форми (Date/time/place of completion of form)	
2. Посада, адреса та підпис особи, що подала звіт (function, address and signature of person submitting report)	
a) Посада (function)	
b) Адреса (address)	
c) Підпис (signature)	
d) Номер телефону (telephone number)	
3. Посада та підпис посадової особи, що отримала звіт (function and signature of person receiving report)	
a) Посада (function)	
b) Підпис (signature)	
E. Додаткова інформація відповідного органу ОІП (Supplementary information by ATS unit concerned)	
1. Отримання звіту (Receipt of report)	
a) Звіт отримано AFTN/по радіо/телефону/іншим каналом (вказати)* (report received via AFTN/radio/telephone/other (specify)	
b) Звіт отримано (report received by	(назва органу ОІП) name of ATS unit)
2. Відомості щодо дій органу ОІП (details of ATS action) Диспетчерський дозвіл, інцидент спостерігався (за допомогою радіолокатора/візуально, попередження передавалось, наслідки проведеного на місці розслідування і т. ін. Clearance, incident seen (ATS surveillance system/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)	

* Потрібне зазначити

ДІАГРАМИ AIRPROX



Зробіть відмітку про знаходження іншого ПС відносно Вашого ПС у горизонтальній та вертикальній проекції.

Зазначте момент першого візуального контакту та відстань при розходженні.

2. Вказівки щодо заповнення форми звіту про інцидент під час повітряного руху

Поле	Пояснення
A	Ідентифікація ПС (зазвичай пізнавальний індекс), екіпаж якого подає звіт.
B	Повідомлення AIRPROX має передаватись по радіо негайно.
C1	Дата та час у UTC, місцеположення за азимутом та дальністю від навігаційного засобу або географічні широта та довгота.
C2	Інформація про ПС, екіпаж якого подає звіт, потрібне позначити.
C2 c)	Наприклад, FL350/1 013 гПа чи 2 500 ft/ QNH 1 007 гПа чи 1 200 ft/QFE 998 гПа.
C3	Інформація про інше ПС, що залучено до інциденту.
C4	Відстань при розходженні надається разом з визначенням одиниць вимірювання.
C6	Інші необхідні додаткові документи. Для ілюстрації місцеположення ПС слід використовувати діаграми.
D1 f)	Визначте назву органу ОПР, дату та час у UTC.
D1 g)	Дата та час у UTC.
E2	Включають відомості про орган ОПР, у тому числі про надане обслуговування, частоту радіотелефонного зв'язку, кодів ВОРЛ, які присвоєні, та установку висотоміра. Використовують діаграми для ілюстрації місцеположення ПС та зазначаються у разі потреби додаткові відомості.

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України
«Організація повітряного руху»

I. Визначення проблеми

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України відповідно до вимог частини першої статті 4 розділу II Повітряного кодексу України.

З метою забезпечення виконання стандартів та рекомендованої практики ІКАО з питань організації та обслуговування повітряного руху Державіаслужбою були впроваджені Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху», затверджені наказом Державіаслужби від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698. Зазначений документ в цілому забезпечує правове регулювання діяльності з видів обслуговування повітряного руху в Україні та відповідає Додатку 11 «Обслуговування повітряного руху» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, та разом з іншими нормативними документами в галузі організації та обслуговування повітряного руху створює систему нормативного регулювання.

Разом з тим, питання організації повітряного руху, врегулювання специфічних операційних питань обслуговування повітряного руху (ешелонування повітряних суден, обслуговування повітряних суден на цивільних аеродромах, процедури вильоту та прибуття повітряних суден,

обслуговування повітряного руху із застосуванням новітніх технологічних систем та обладнання тощо) планування польотів, процедур взаємодії між органами обслуговування повітряного руху та екіпажами повітряних суден, зокрема у надзвичайних обставинах, потребують детального роз'яснення та актуалізації вже впроваджених з цього питання нормативних вимог. Ряд нормативних документів, зокрема наказ Міністерства транспорту України від 10 червня 2004 року № 486 «Про затвердження Правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 06 липня 2004 року за № 844/9443 (із змінами), наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2010 року № 383 «Про затвердження Правил обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2010 року за № 979/18274, наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 вересня 2010 року № 714 «Про затвердження Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 05 листопада 2010 року за № 1045/18340, наказ Міністерства інфраструктури України від 07 листопада 2011 року № 521 «Про затвердження Правил обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 01 грудня 2011 року за № 1382/20120, наказ Міністерства інфраструктури України від 28 травня 2012 року № 277 «Про затвердження Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270, які регулюють окремі питання організації повітряного руху, не створюють цілісної системи регулювання організації повітряного руху, не є актуалізованими щодо частково змінених стандартів та рекомендованої практики ІКАО впродовж 7-8 років та потребують перегляду з урахуванням впроваджених Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», змін національного законодавства та національних нормативних вимог в галузі цивільної авіації.

Так, впродовж 2012-2021 років у Правила аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» ICAO (PANS-ATM Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO) були внесені Поправки 4-10 стосовно термінології, процедур вильоту та прибуття, фразеології радіообміну, ешелонування повітряних суден та особливостей обслуговування паралельних операцій, зміни процедур метеорологічного обслуговування, систем попередження несанкціонованого виїзду на злітно-посадкову смугу, обслуговування повітряного руху за допомогою систем обміну повідомленнями «диспетчер-пілот», категоризації повітряних суден за турбулентністю у сліді, переходу на новий глобальний формат оцінки стану злітно-посадкової смуги тощо.

Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху» разом із Авіаційними правилами України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522 потребують доповнень та роз'яснень щодо обслуговування повітряного руху та взаємодії льотних екіпажів та органів обслуговування повітряного руху з питань доповідей про місцезнаходження, використання встановленої фразеології радіозв'язку, повідомлень про небезпечні явища погоди та стан поверхні злітно-посадкової смуги, дій у надзвичайних обставинах тощо.

Широке впровадження новітніх технологій в авіаційну галузь на глобальному рівні, удосконалення бортового обладнання та систем обслуговування повітряного руху передбачає національне нормативне врегулювання імплементації та застосування у повітряному просторі України зокрема навігаційних специфікацій та широке впровадження зональної та супутникової навігації, у тому числі для вильоту, заходження на посадку та посадки, цифрового зв'язку та обміну повідомленнями між екіпажами

повітряних суден та органами обслуговування повітряного руху за допомогою комп'ютерних систем, застосування новітніх систем спостереження обслуговування повітряного руху, віддаленого обслуговування повітряного руху тощо.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є:

1. В частині, що стосується гармонізації та актуалізації правил аеронавігаційного обслуговування з організації повітряного руху у повітряному просторі України відповідно до Правил аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» ICAO (PANS-ATM Doc 4444 «Air Traffic Management» ICAO) цілями державного регулювання є:

1.1. Приведення, операційних процедур провайдерів аеронавігаційного обслуговування, експлуатантів повітряних суден до оновленої відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO національної нормативної регуляторної бази. Термін – 2 роки після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».

1.2. Створення, впровадження та удосконалення процедур Державіаслужби щодо завчасного відстеження, аналізу та підготовки змін регуляторної бази відповідно до змін стандартів та рекомендованої практики

ІСАО з метою актуалізації правил аеронавігаційного обслуговування. Термін – 1 рік після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху» - створення та впровадження внутрішніх процедур, в подальшому – періодичний, 1 раз на 2 роки, – перегляд процедур з метою зменшення часу між змінами стандартів та рекомендованої практики та національної нормативної бази до 2 років.

2. В частині, що стосується забезпечення впровадження новітніх технологій в процедури організації та обслуговування повітряного руху з урахуванням розвитку бортового обладнання повітряних суден та забезпечення економічності та ефективності процедур обслуговування повітряного руху цілями державного регулювання є:

2.1. Забезпечення створення процедур провайдерів аеронавігаційного обслуговування, експлуатантів повітряних суден для застосування навігації, що базується на характеристиках та її впровадження на маршрутах повітряного руху та в термінальних районах аеродромів з високою інтенсивністю польотів. Термін – 2 роки після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».

2.2. Забезпечення приведення процедур вильоту та прибуття при обслуговуванні міжнародної цивільної авіації відповідно до вимог Поправок ІСАО 7 та 7А до Правил аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» ІСАО (PANS-ATM Doc 4444 «Air Traffic Management» ІСАО). Термін – 1 рік після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».

2.3. Забезпечення регуляторної бази для створення передумов впровадження систем обміну повідомленнями «диспетчер-пілот», розгляду

провайдерами аеронавігаційного обслуговування фінансової та операційної можливості щодо впровадження технологічних та операційних процедур провайдерами аеронавігаційного обслуговування, експлуатантами повітряних суден. Термін – 6 місяців після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».

3. В частині, що стосується впровадження фразеології радіообміну державною мовою замість російської між екіпажами повітряних суден та органами обслуговування повітряного руху відповідно до Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної» цілями державного регулювання є:

3.1. Забезпечення нормативної бази для організації підготовки диспетчерського складу провайдерів аеронавігаційного обслуговування, пілотів цивільної авіації з питань фразеології відповідно до змінених стандартів та рекомендованої практики ІКАО англійською мовою. Термін – 6 місяців після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».

3.2. Забезпечення нормативної бази для переходу до ведення фразеології радіообміну від російської до української мови відповідно до визначених операційних процедур, підготовка та впровадження провайдерами аеронавігаційного обслуговування та пілотами цивільної авіації у визначених випадках фразеології радіообміну українською мовою. Термін – 6 місяців після набрання чинності наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху». Якісний показник – інформування Уповноваженого Верховної Ради України із захисту української мови щодо виконання підпункту 19 пункту 1 рекомендацій

Річного звіту про стан дотримання Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної» у 2020 році.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Види альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Не приймати проєкт регуляторного акта	За відсутності проєкту регуляторного акта система нормативного регулювання організації та обслуговування повітряного руху не буде актуалізована до змін правил аеронавігаційного обслуговування, що застосовуються на глобальному рівні та буде мати відхилення від стандартів та рекомендованій практиці ІКАО. Не будуть врегульовані ряд питань, зокрема питання впровадження фразеології радіообміну державною мовою замість російської, не буде забезпечено нормативне регулювання впровадження глобального формату повідомлень про стан злітно-посадкових смуг, рішення про впровадження якого з 4 листопада 2021 року де-факто вже прийнято Україною.
Альтернатива 2 Прийняття проєкту регуляторного акта	Прийняття наказу Державної авіаційної служби України «Організація повітряного руху» забезпечить створення цілісної системи нормативного регулювання організації та обслуговування повітряного руху з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства України

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Неприйняття проекту регуляторного акта	Відсутні. Україна, як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що впливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України відповідно до вимог частини першої статті 4 розділу II Повітряного кодексу України. У разі неприйняття проекту регуляторного акта національні регуляторні вимоги відрізнятимуться від стандартів та рекомендованої практики ІКАО, що матиме репутаційні ризики для України.	2 874 545 грн.
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Удосконалення системи нормативного регулювання питань організації та обслуговування повітряного руху з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства України надає додаткові переваги спричинені, підвищуватиме статус України, як авіаційної держави в гармонізації авіаційного законодавства з стандартами ІКАО.	2 774 375 грн.*

* Зменшення витрат з 2-ою альтернативою пов'язано із зменшенням кількості перевірок.

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Неприйняття проекту регуляторного акта	Відсутні. Оскільки авіаційна галузь є здебільшого міжнародною по суті, недотримання стандартів та рекомендованої практики ІСАО опосередковано спричинятиме проблеми із збільшенням обсягів міжнародних авіаційних перевезень як по кількості так і по місцям призначення.	Опосередковане додаткове зростання витрат громадян внаслідок більшої вартості авіаційних квитків, тривалості та використання додаткових посадок для прибуття у місце призначення
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Забезпечення покращення нормативного врегулювання питань організації та обслуговування повітряного руху створює підґрунтя для підвищення рівня безпеки польотів у повітряному просторі України та більш безпечного користування громадянами авіаційним транспортом, створюватиме передумови для збільшення обсягів міжнародних перевезень та розширення географії міжнародних польотів, що покращить ситуацію з можливістю громадян подорожувати повітрям.	Можливість зменшення витрат громадян внаслідок зменшення вартості повітряних перевезень та обслуговування повітряного руху із застосуванням новітніх технологій та процедур, що дозволяють зменшувати загальну польотну відстань, економити

		авіаційне пальне та зменшувати викиди вуглецю в атмосферу.
--	--	--

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць, у т. ч.:	9	57	-	-	66
провайдери обслуговування повітряного руху;	1	10	-	-	11
Експлуатанти	8	47	-	-	55
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	14%	86%	-	-	100%

* Джерело отримання інформації: результати аналізу кількості зареєстрованих на 25 травня 2021 року:

провайдерів обслуговування повітряного руху (база ЄС ДАСУ);

експлуатантів (сайт ДАСУ);

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Неприйняття проєкту регуляторного акта	Відсутні. Проблематика подвійного регулювання на національному та міжнародному рівні потребує додаткових витрат на підготовку авіаційного персоналу авіакомпаній	Безпосередньо відсутні. Незначне збільшення витрат внаслідок необхідності додаткового навчання авіаційного персоналу за національними та міжнародними стандартами.

		Опосередковане збільшення витрат у довгостроковій перспективі внаслідок застосування застарілих технологій та процедур, що збільшують загальний шлях, витрату пального.
Альтернатива 2 Прийняття проєкту регуляторного акта	Встановлення правил та процедур, гармонізованих із глобальними стандартами організації та обслуговування повітряного руху надає перевагу національним авіакомпаніям у конкурентному середовищі міжнародних авіаційних перевезень та можливість відповідати міжнародним стандартам в обслуговуванні повітряного руху провайдерам аеронавігаційного обслуговування	Очікується, що додаткові витрати на підготовку авіаційного персоналу будуть компенсовані можливістю застосування більш ефективних технологій та процедур

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Друга альтернатива є оптимальним рішенням, що дозволить привести національну нормативно – правову базу з питань організації та обслуговування повітряного руху у відповідність до міжнародних вимог та законодавства України (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Неприйняття проєкту регуляторного акта	1	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття проєкту регуляторного акта	3	Узгодження та актуалізація національного нормативного регулювання при організації та обслуговуванні повітряного руху зі стандартами та рекомендованою практикою ІКАО. Цілі можуть бути досягнуті повною мірою. Необхідність подальших змін буде залежати від майбутніх змін стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Неприйняття проєкту регуляторного акта	<p>Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні</p> <p>Для громадян: Відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Відсутні</p>	<p>Для держави: Витрати залишяться на існуючому рівні</p> <p>Для громадян: Витрати залишяться на існуючому рівні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Витрати залишяться на існуючому рівні</p>	Цілі прийняття регуляторного акта не досягнуті.

<p>Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта</p>	<p>Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні</p> <p>Для громадян: Підвищення безпеки обслуговування пасажирів шляхом забезпечення більш високого рівня безпеки польотів</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Підвищення рівня безпеки польотів, Удосконалення процедур організації та обслуговування повітряного руху</p>	<p>Для держави: Реалізація не потребує додаткових витрат Державного бюджету. Загальне зменшення витрат за рахунок зменшення кількості перевірок.</p> <p>Для громадян: Витрати відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Витрати на підготовку персоналу складатимуть 7 613 760 грн.</p>	<p>Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою</p>
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Цілі не будуть досягнуті	-
Альтернатива 2	Цілі будуть досягнуті	-

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта, та фактична реалізація його положень з питань організації та обслуговування повітряного руху.

Зазначені вимоги поширюються на суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність з обслуговування повітряного руху та виконання польотів у повітряному просторі України та на цивільних аеродромах України.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби та відповідних видів відстеження, передбачених законодавством України.

Державіаслужба здійснює нагляд за діяльністю провайдерів аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів з питань дотримання встановленого рівня безпеки польотів під час виконання польотів та надання обслуговування повітряного руху.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

1. Організувати ознайомлення керівного та операційного персоналу з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби);

2. Переглянути діючі процедури виконання польотів організації та обслуговування повітряного руху з метою приведення їх до змінених нормативних вимог;

3. Визначити необхідність у підготовці операційного персоналу із зазначенням категорій, обсягу, тривалості та напрямків підготовки;

4. Переглянути плани модернізації систем та обладнання з урахуванням змін нормативних вимог, операційних потреб та фінансових спроможностей.

Заходи, які необхідно здійснити Державіаслужбі:

1. Оприлюднити регуляторний акта на офіційному сайті Державіаслужби;
2. Забезпечити нагляд за суб'єктами господарювання в частині, що стосується виконання вимог, визначених регуляторним актом.

Зазначені вимоги будуть поширюватись на юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості провадять діяльність у галузі цивільної авіації України. Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття регуляторного акта не приведе до неочікуваних результатів і не потребує додаткових витрат з державного бюджету. Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акта не прогнозується.

VI. Оцінка очікування вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Проект наказу стосується інтересів держави та суб'єктів господарювання. Негативних наслідків у зв'язку з прийняттям проекту наказу не очікується.

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органам виконавчої влади не потрібне додаткове фінансування за рахунок коштів державного бюджету України. Фінансування витрат здійснюється в межах бюджетних призначень на утримання та провадження діяльності органів виконавчої влади.

Реалізація регуляторного акта не потребує додаткових бюджетних витрат та ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи місцевими органами самоврядування.

Державне регулювання на передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Питома вага суб'єктів в у загальній кількості

Суб'єкти господарювання, на яких поширюється регулювання, є суб'єктами великого та середнього підприємництва. Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва здійснено згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308. Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту, наведені у частині III цього Аналізу регуляторного впливу. Суб'єктам господарювання необхідне збільшення додаткових витрат за власний рахунок.

Витрати суб'єктів малого підприємництва не передбачаються, тому зазначені розрахунки витрат згідно додатку 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не проводились.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта немає, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів та обслуговування повітряного руху на аеродромах України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	66
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта є високим, за рахунок публічного оприлюднення акта та проведення нагляду (відстеження). Проект оприлюднено на офіційному сайті Державіаслужби.
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Оціночна (прогнозовано): Навчання персоналу суб'єкта господарювання із розрахунку 5 768 грн на 1 працівника.
Зміна обсягів повітряного руху у повітряному просторі України, спричинена застосуванням новітніх технологій та пропускної спроможності цивільних аеродромів України	5% - у 2022 році 3% - щорічно з 2023 року
Зменшення польотної дистанції маршруту повітряних суден (відповідно викидів CO ₂ в атмосферу) за рахунок застосування навігації, заснованої на характеристиках	2%
Кількість зафіксованих Державіаслужбою порушень щодо виконання вимог нормативно-правового акту суб'єктами господарювання	Щорічне зменшення на 10% починаючи з 2023 року

XI. Визначення заходів за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державіаслужбою за показниками результативності цього регуляторного акта.

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватися через 1 рік після набрання чинності актом.

Повторне відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватися через 2 роки після набрання чинності актом, шляхом аналізу статистичних даних в порівнянні з базовим обстеженням.

Періодичні відстеження результативності цього регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані за основними показниками результативності регуляторного акта.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 2021 року

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

(Альтернатива 1)

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1.	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації тощо, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
2.	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3.	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень:	Додаткових витрат не передбачається	
4.	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
5.	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
6.	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
7.	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8.	Інше (уточнити), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9.	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
10.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	66	
11.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Додаткових витрат не передбачається	

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання становить 144,20 грн. Для розрахунку використовується середній розмір заробітної плати у галузі авіаційного транспорту за I квартал 2021 року (по Україні) при нормі тривалості робочого часу при 40-годинному робочому тижні 487 годин (61 робочий день), згідно з даними, оприлюдненими на сайтах:

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/Zarp_ek_m/Zp_ek_m_u/arh_zpm_u.html

<https://buhgalter911.com/uk/proizvodstvennyj-calendar/>

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років		
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	Додаткових витрат не передбачається			

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)			
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається			

на одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

(Альтернатива 2)

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації тощо, гривень	115 360 грн.	115 360 грн.
2.	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3.	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень:	Додаткових витрат не передбачається	
4.	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю)	Додаткових витрат не передбачається	

	(перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень		
5.	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
6.	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
7.	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8.	Інше (уточнити), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9.	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	115 360 грн.	115 360 грн.
10.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	66	
11.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	7 613 760 грн.	7 613 760 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання становить 144,20 грн. Для розрахунку використовується середній розмір заробітної плати у галузі авіаційного транспорту за I квартал 2021 року (по Україні) при нормі тривалості робочого часу при 40-годинному робочому тижні 487 годин (61 робочий день), згідно з даними, оприлюдненими на сайтах:

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/Zarp_ek_m/Zp_ek_m_u/arh_zpm_u.html

<https://buhgalter911.com/uk/proizvodstvennyj-calendar/>

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	40 годин (час на навчання 1 особи) 20 осіб (кількість персоналу, що підлягатиме навчанню) 144,20 грн. x 40 x 20 = 115 360 грн.	-	115 360 грн.

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років	
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення	Додаткових витрат не передбачається			

наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень			
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається		
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається		

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів
великого і середнього підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування, регулювання: **Державна авіаційна служба України**

Вартість 1 людино-години співробітника державного органу за період з травня 2019 року по квітень 2020 року становить 74,40 грн. з розрахунку посадового окладу головного спеціаліста у 12 500 грн. відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 06 лютого 2019 року № 102 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо впорядкування структури заробітної плати працівників державних органів, судів, органів та установ системи правосуддя у 2019 році.

1. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва, які виникають в наслідок дії чинного регулювання (альтернатива 1)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	1	74,40 грн.	1	66	4 910 грн.
2. Поточний контроль за					

суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	60	74,40 грн.	1	66	294 624 грн.
візні	24	74,40 грн.	0,67*	66	78 959 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	8	74,40 грн.	1	66	39 283 грн.
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	8	74,40 грн.	1	66	39 283 грн.
7. Інші адміністративні процедури (розгляд та погодження процедури управління змінами):	24	74,40 грн.	1	66	117 850 грн.
Разом за рік					574 909 грн.
Сумарно за п'ять років					2 874 545 грн.

* - з урахуванням усіх видів перевірок з періодичністю 1 раз на 1,5 роки.

2. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва, які виникають в наслідок дії чинного регулювання (альтернатива 2)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік). гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	1	74,40 грн.	1	66	4 910 грн.
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	60	74,40 грн.	1	66	294 624 грн.
виїзні	24	74,40 грн.	0,5*	66	58 925 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	8	74,40 грн.	1	66	39 283 грн.
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого	-	-	-	-	-

рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	8	74,40 грн.	1	66	39 283 грн.
7. Інші адміністративні процедури (розгляд та погодження процедури управління змінами):	24	74,40 грн.	1	66	117 850 грн.
Разом за рік					554 875 грн.
Сумарно за п'ять років					2 774 375 грн.

* - з урахуванням усіх видів перевірок з періодичністю 1 раз на 2 роки.

Утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу Державіаслужби) не передбачається.