



Про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України

**Наказ Міністерства транспорту України
від 16 квітня 2003 року N 293**

**Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
5 травня 2003 р. за N 346/7667**

Із змінами і доповненнями, внесеними
наказом Міністерства транспорту України
від 31 січня 2004 року N 62

На виконання постанов Кабінету Міністрів України від 28.12.96 N 1587 "Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації", від 29.03.2002 N 401 "Про затвердження Положення про використання повітряного простору України", від 07.09.2002 N 1328 "Про затвердження Програми розбудови державної системи використання повітряного простору України на 2002 - 2006 роки", а також з метою адаптації нормативно-правових актів України до вимог Європейського Союзу та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації **НАКАЗУЮ:**

(преамбула із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

1. Затвердити та ввести в дію з 00.00 годин UTC 30.09.2004 Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України (далі - Правила), що додаються.

(пункт 1 із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

2. Державному департаменту авіаційного транспорту (Максимов В. О.):

2.1. Забезпечити подання цього наказу в установленому порядку до Міністерства юстиції України для державної реєстрації.

2.2. Довести Правила до відома зацікавлених міністерств, підприємств та організацій.

2.3. До 01.07.2004 привести нормативно-правові акти, які регулюють порядок виконання польотів цивільної авіації та організацію обслуговування повітряного руху, у відповідність до цих Правил.

(пункт 2.3 із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

3. Вважати такими, що не застосовуються на території України з 00.00 годин UTC
30.09.2004:

(пункт 3 із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

3.1. Терміни та визначення: "воздушная обстановка, воздушная трасса СССР, высота полета, высота полета абсолютная, высота полета относительная, высота перехода, зона (район) УВД, местная воздушная линия (МВЛ), командир воздушного судна, орган УВД, переходный слой, район аэродрома, рубеж передачи управления полетом, управление воздушным движением (УВД), эшелонирование, эшелон минимальный безопасный, эшелон полета, эшелон перехода" та статті: 48 - 53, 64, 76 - 78, 79, 80, 81, 82, 86, 88, 89, 91 - 96, 114, 139, 162, 166, 169 - 172, 175, 176, 180 - 183, 185, 186, Приложение 3 к ст. 64, 76, 96 "Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР" (ОПП-85), уведених у дію наказом головнокомандувача ВПС СРСР від 3 липня 1985 року N 161.

(пункт 3.1 із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

3.2. Терміни та визначення: "воздушная обстановка, воздушная трасса СССР, местная воздушная линия, воздушное движение, воздушное судно, высота перехода, высота полета, диспетчерская информация, диспетчерское разрешение, диспетчерская рекомендация, диспетчерское обеспечение плана воздушного движения, диспетчерское указание, зона взлета и посадки, зона (район) подхода, зона (район) УВД, орган управления воздушным движением; переходный слой, площадь маневрирования, план полета, полет визуальный, полет по приборам, район аэродрома, рубеж передачи управления движением воздушного судна, установленный маршрут, эшелонирование, эшелон нижний (минимальный безопасный), эшелон перехода" та пункти: 2.8, 3.6.8 (1-й, 8-й дефіси), 5.2, 5.3, 5.5.2, 5.6, 5.7, 5.12.9, 5.13, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.2, 6.3, 5.5.7, 6.4 - 6.8, 7.10.7, 9.2, 9.5, Приложение 1 к ст. 13 "Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-85), затвердженого наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 8 квітня 1985 року N 77.

(пункт 3.2 із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Державного секретаря Міністерства транспорту України Демиденка А. Ф.

Міністр

Г. Кірта

ПОГОДЖЕНО:

**Міністр оборони України -
генерал армії України**

В. Шкідченко

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Міністерства транспорту
України
від 16 квітня 2003 р. N 293
Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
5 травня 2003 р. за N 346/7667

**ПРАВИЛА
ПОЛЬОТІВ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ
ПОВІТРЯНОГО РУХУ В КЛАСИФІКОВАНОМУ ПОВІТРЯНОМУ
ПРОСТОРІ УКРАЇНИ**

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють вимоги щодо виконання польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху (далі - ОПР) у повітряному просторі ОПР України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну (далі - повітряний простір ОПР) з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден відповідно до Стандартів та Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО).

1.2. Цей документ регламентує порядок виконання польотів та обслуговування повітряного руху і визначає права, обов'язки та взаємовідносини суб'єктів, що здійснюють виконання польотів та обслуговування повітряного руху. Якщо іншим нормативно-правовим актом встановлюється інший порядок виконання польотів та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі ОПР України, ніж той, що передбачено цими Правилами, то застосовуються норми цих Правил.

1.3. Вимоги цих Правил поширюються на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виконанням польотів та обслуговуванням повітряного руху.

Вимоги цих Правил не поширюються на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виконанням польотів як операційний повітряний рух (далі - ОАТ), що виконуються у тимчасово зарезервованому повітряному просторі, у зонах виконання спеціальних польотів, на відомчих аеродромах та на аеродромах спільного базування та використання, за винятком правил установлення шкали барометричного висотоміру, правил установлення шкали барометричного висотоміру на повітряних суднах бойового призначення з одним управлінням, правил отримання та передачі інформації стосовно атмосферного тиску, правил установлення ешелону переходу та найнижчого ешелону польотів і методики розрахунку мінімальних висот.

1.4. Порушення вимог цих Правил тягне за собою відповідальність, що встановлена чинним законодавством України.

1.5. Нормативні посилання

При розробці цих Правил використовувалися такі нормативно-правові акти:

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944);

Указ Президента України від 11.06.98 N 615/98 "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу";

Повітряний кодекс України;

Положення про використання повітряного простору України, затвержене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 N 401;

Концепція розвитку цивільної авіації України, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.96 N 1587;

Програма розбудови державної системи використання повітряного простору України на 2002 - 2006 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.2002 N 1328;

Спільний наказ Мінтрансу та Міноборони від 13.07.2001 N 441/241 "Про введення в дію системи вертикального ешелонування ІКАО", зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.08.2001 за N 653/5844;

Правила польотів. Додаток 2 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

Обслуговування повітряного руху. Додаток 11 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

1.6. Терміни та визначення

У тексті цього документа термін "обслуговування" означає функціональні обов'язки або обслуговування, що надається. Термін "орган" означає колектив працівників, які здійснюють обслуговування.

У цих Правилах терміни мають такі значення:

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

абсолютна висота переходу - абсолютна висота, на якій або нижче якої положення повітряного судна у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

аварійне обслуговування - обслуговування, яке забезпечується сповіщенням відповідних організацій про повітряні судна, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога та сприяння таким організаціям за їх запитом;

аеродромне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

аеродромна диспетчерська вишка - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху;

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

бойовий літак - це літак, який призначений для ураження повітряних, наземних і морських цілей. Разом з повітряними суднами воєнно-транспортної, транспортної та спеціальної авіації належить до військових літаків;

бортова система попередження зіткнення (ACAS) - бортова система, що базується на сигналах вторинної радіолокації (SSR), функціонує незалежно від наземного обладнання і повідомляє пілоту про потенційно конфліктну ситуацію з повітряними суднами, які обладнанні прийомовідповідачами вторинної радіолокації;

відносна висота - відстань по вертикалі від указанного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

візуальні метеорологічні умови - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим значенням або перевищують їх;

диспетчерська вказівка - вказівка диспетчерського органу, що вимагає від пілота виконання ним конкретних дій;

(підрозділ 1.6 доповнено терміном згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

диспетчерська зона - частина контрольованого повітряного простору над землею поверхнею до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюється відповідним диспетчерським органом;

диспетчерський район - частина контрольованого повітряного простору, що простягається вгору від межі, встановленої над землею поверхнею, до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюється відповідним диспетчерським органом;

диспетчерське обслуговування підходу - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають;

диспетчерське обслуговування повітряного руху (управління повітряним рухом) - обслуговування, що здійснюється з метою:

запобігання зіткненням між повітряними суднами;

запобігання зіткненням повітряних суден з перешкодами в зоні маневрування;

прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський орган підходу - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають на (з) один або декілька аеродромів;

диспетчерський дозвіл - дозвіл командирів ПС діяти відповідно до умов, установлених диспетчерським органом.

Термін "диспетчерський дозвіл" може скорочуватися до терміну "дозвіл".

Скорочений термін "дозвіл" може використовуватись зі словами "на вирулювання", "на зліт", "на виліт", "на політ за маршрутом", "на заходження на посадку" або "на посадку" для позначення етапу польоту, до якого відноситься диспетчерський дозвіл;

дійсна висота - відстань по вертикалі від рівня точки, що розташована безпосередньо під повітряним судном до повітряного судна;

експлуатант - юридична або фізична особа, що експлуатує повітряні судна чи надає послуги в цій галузі;

ешелон переходу - найнижчий ешелон польоту, вищий за абсолютну висоту переходу, що може бути використаний для польоту;

ешелон польоту - поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 760 мм рт. ст. (1013,2 гектопаскалей /гПа/) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску;*

* Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

при встановленні тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;

при встановленні тиску за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;

при встановленні тиску 760 мм рт. ст. (1013,2 ГПа) може бути використаний для індикації ешелонів польоту.

Терміни "відносна висота" та "абсолютна висота", що тут використовуються, означають приладні, а не геометричні відносні та абсолютні висот.

ешелонування - інтервал між повітряними суднами, рівнями або лініями шляху;

заборонена зона - частина повітряного простору, у межах якої забороняються польоти повітряних суден;

загальний повітряний рух - польоти повітряних суден, що виконуються за цивільними правилами і процедурами та/або стандартами та рекомендованою практикою ІКАО;

зона аеродромного руху - частина повітряного простору навколо аеродрому, яка встановлена для захисту аеродромного руху;

зона маневрування - частина аеродрому, крім перонів, що призначена для зльоту посадки, руління ПС;

зона обмеження польотів - частина повітряного простору над сухопутною територією або територіальними водами, де обмежуються польоти повітряних суден;

зона польотної інформації - частина району польотної інформації, у межах якої забезпечуються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування відповідним органом ОНР;

інформація про рух - інформація, що надається органом обслуговування повітряного руху екіпажу повітряного судна з метою попередження його про інші відомі повітряні судна або повітряні судна, які можуть перебувати недалеко від його місцезнаходження або зазначеного маршруту польоту, що допомагає екіпажу запобігати зіткненню;

командир повітряного судна - пілот, який визначений експлуатантом або, у випадку авіації загального призначення, власником повітряного судна виконувати обов'язки командира, відповідати за безпечне виконання польоту;

контрольований аеродром - аеродром, на якому забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху;*

* Термін "контрольований аеродром" означає, що на цьому аеродромі забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху, але це не означає обов'язкової наявності диспетчерської зони.

консультативний повітряний простір - частина неконтрольованого повітряного простору або встановленого маршруту, у межах якого забезпечується консультативне обслуговування повітряного руху;

консультативний маршрут - установлений маршрут у неконтрольованому повітряному просторі, на якому забезпечується консультативне обслуговування повітряного руху;

контрольований повітряний простір - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське обслуговування повітряного руху відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОНР;*

* До контрольованого повітряного простору відноситься повітряний простір ОНР класів А, В, С, D та E.

контрольований політ - будь-який політ, який виконується за наявності диспетчерського дозволу;

координаційний центр пошуку та рятування - орган, що відповідає за сприяння ефективній організації роботи пошуково-рятувальної служби та за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку та рятування;

користувач повітряного простору - юридична або фізична особа, яка має право здійснювати діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору;

крейсерський рівень - рівень (ешелон, висота), який підтримується повітряним судном протягом значної частини польоту;

маршрут ОНР у неконтрольованому повітряному просторі - установлений маршрут для польотів повітряних суден за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі класу G, у межах якого відповідним органом ОНР забезпечується польотно-інформаційне обслуговування;

маршрут ОНР - визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху. Зазначене поняття використовується для повітряної траси, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, умовного маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо;

місцевий диспетчерський пункт (далі - МДП) - пункт, призначений для розміщення відповідного сектора центра польотної інформації;

небезпечна зона - частина повітряного простору, у межах якої у визначені періоди часу може здійснюватися діяльність, що є небезпечною для польотів повітряних суден;

обслуговування повітряного руху - загальний термін, що означає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

операційний повітряний рух - польоти, на які не поширюються положення, установлені для загального повітряного руху і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими органами;

орган обслуговування повітряного руху - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;

орган диспетчерського обслуговування повітряного руху (орган управління повітряним рухом) - загальний термін, який означає у відповідних випадках районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу або аеродромну диспетчерську вишку;

організація повітряного руху - комплекс бортових та наземних функцій (організація повітряного простору, обслуговування повітряного руху та організація потоків повітряного руху), потрібних для забезпечення безпечного руху повітряних суден на всіх етапах польоту;

основна точка - встановлене географічне місце, яке використовується для визначення маршрутів ОНР або траєкторії польоту повітряного судна та для інших потреб навігації і ОНР;

перехідний шар - повітряний простір між абсолютною висотою переходу та ешелонам переходу;

план польоту - установлені відомості про намічений політ або частини польоту повітряного судна, які надаються органам ОНР;

повітряне судно (ПС) - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі;

повітряний простір ОНР - частина повітряного простору з літерним позначенням, у межах якого виконуються певні види польотів (з установленням для цих польотів відповідних видів обслуговування повітряного руху і правил польотів);

повітряний рух - усі повітряні судна, що перебувають у польоті або рухаються у зоні маневрування аеродрому;

політ за ППП - політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами;

політ за ПВП - політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів;

польотно-інформаційне обслуговування - обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів;

приладові метеорологічні умови - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар; ці значення нижчі, ніж значення, що встановлені для візуальних метеорологічних умов;

район аеродрому - частина повітряного простору над аеродромом та прилеглою до нього місцевістю у встановлених межах у горизонтальній та вертикальній площині. Для аеродромів цивільної авіації, як правило, радіусом 10 км від центру аеродрому (КТА) від земної поверхні до встановленої верхньої межі.

Для аеродромів державної авіації, а також аеродромів спільного базування та/або використання, власником яких є Міністерство оборони України, під районом аеродрому слід розуміти частину повітряного простору над аеродромом та прилеглою до нього місцевістю у встановлених межах: у горизонтальній площині - як правило, у радіусі не більше 30 км від центру аеродрому (КТА); у вертикальній площині - від земної поверхні до висоти, яка на 300 метрів більше висоти польоту по колу.

(термін підрозділу 1.6 доповнено абзацом другим згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

Крейсерський рівень польоту над верхньою межею району аеродрому повинен бути не менше 300 м;

(термін підрозділу 1.6 доповнено абзацом третім згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

район польотної інформації - частина повітряного простору, у межах якої забезпечуються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування;

районне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах;

районний диспетчерський центр - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його контролем;

рівень - загальний термін, що відноситься до положення у вертикальній площині повітряного судна, яке перебуває у польоті, і що означає у відповідних випадках відносну висоту, абсолютну висоту чи ешелон польоту;

стадія аварійності - загальний термін, що визначає в різних обставинах стадію непевності, стадію тривоги або стадію лиха;

стадія лиха (DETRESFA) - ситуація, що характеризується наявністю обґрунтованої впевненості у тому, що повітряному судну й особам, які перебувають на його борту, загрожує серйозна й безпосередня небезпека або потрібна негайна допомога;

стадія непевності (INCERFA) - ситуація, що характеризується наявністю непевності стосовно безпеки повітряного судна та осіб, які перебувають на його борту;

стадія тривоги (ALERFA) - ситуація, за якої існують побоювання за безпеку повітряного судна та осіб, які перебувають на його борту;

термінальний диспетчерський район - диспетчерський район, який встановлюється в місцях сходження маршрутів ОПП навколо одного або декількох основних аеродромів;

тип RNP - величина витримування, що виражена через відстань у морських милях (кілометрах) від запланованого місцезнаходження, у межах якого повітряні судна перебуватимуть протягом, як мінімум, 95 % загального польотного часу;

точка передачі контролю - визначена точка, що розташована на траєкторії польоту повітряного судна, у якій відповідальність за контроль за забезпечення диспетчерського обслуговування повітряного судна передається від одного диспетчерського органу (сектору) іншому;

центр польотної інформації - орган ОПП, призначений для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування у відповідному районі польотної інформації.

1.7. Скорочення

ВМУ	-	візуальні метеорологічні умови;
ВЧ	-	високі частоти;
ДВЧ	-	дуже високі частоти;
КТА	-	контрольна точка аеродрому;
ЗПС	-	злітно-посадкова смуга;
КЦПР	-	координаційний центр пошуку та рятування;
МДП	-	місцевий диспетчерський пункт;
ОПП	-	обслуговування повітряного руху;

ПВП	-	правила візуальних польотів;
ППП	-	правила польотів за приладами;
РДЦ	-	районний диспетчерський центр;
ACAS	-	бортова система попередження зіткнень (airborne collision avoidance system);
AMSL	-	вище середнього рівня моря (above mean sea level);
ATIS	-	автоматичне термінально інформаційне обслуговування (automatic terminal information service);
ATZ	-	зона аеродромного руху (aerodrome traffic zone);
СТА	-	диспетчерський район (control area);
CTR	-	диспетчерська зона (control zone);
ICAO	-	міжнародна організація цивільної авіації (international civil aviation organization);
FIZ	-	зона польотної інформації (flight information zone);
FIR	-	район польотної інформації (flight information region);
FL	-	ешелон польоту (flight level);
GAT	-	загальний повітряний рух (general air traffic);
OAT	-	операційний повітряний рух (operation air traffic);
OFIS	-	операційно польотно-інформаційне обслуговування (operational flight information service);
QFE	-	кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порогу ЗПС (question field elevation - field elevation pressure /Q-code/);
QNE	-	кодове позначення стандартного атмосферного тиску за стандартною атмосферою (question normal elevation - standard pressure (1013 hPa) /Q-code/);
QNH	-	кодове позначення тиску, приведеного до середнього рівня моря (question normal height - sea level pressure /Q-code/) за стандартною атмосферою;
RNAV	-	зональна навігація (area navigation);
RNP	-	потрібні навігаційні характеристики (required navigation performance);
RVR	-	дальність видимості на ЗПС (runway visual range);
SELCAL	-	система селективного виклику (selective calling system);
SID	-	стандартний маршрут вильоту за приладами (standard instrument departure);
SSR	-	Вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar);

STAR	-	стандартний маршрут прибуття за приладами (standard instrument arrival);
TMA	-	термінальний диспетчерський район (terminal control area);
UIR	-	район польотної інформації верхнього повітряного простору (upper flight information region);
UTA	-	верхній диспетчерський район (upper control area);
UTC	-	Всесвітній скоординований час (universal time coordinated);
VOLMET	-	регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для повітряних суден, що перебувають у польоті (meteorological information for aircraft in flight).

2. Організація повітряного простору

2.1. Класифікація повітряного простору

2.1.1. Повітряний простір ОПР класифікується і позначається латинськими літерами **A, B, C, D, E, F, G**.

2.1.2. У повітряному просторі класу **A** дозволяються польоти за ППП, усі повітряні судна у цьому класі повітряного простору ешелонуються органами ОПР та підлягають диспетчерському обслуговуванню.

2.1.3. У повітряному просторі класу **B** дозволяються польоти за ППП та ПВП, усі повітряні судна у цьому класі повітряного простору ешелонуються органами ОПР та підлягають диспетчерському обслуговуванню.

2.1.4. У повітряному просторі класу **C** дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усі польоти підлягають диспетчерському обслуговуванню. Повітряні судна, які виконують польоти за ППП, ешелонуються відносно повітряних суден, які виконують польоти за ППП та ПВП. Повітряні судна, які виконують польоти за ПВП, ешелонуються відносно польотів повітряних суден, які виконують польоти за ППП і одержують інформацію про рух повітряних суден, які виконують політ за ПВП.

2.1.5. У повітряному просторі класу **D** дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усі повітряні судна підлягають диспетчерському обслуговуванню. Повітряні судна, які виконують польоти за ППП, ешелонуються відносно повітряних суден, які виконують польоти за ППП і одержують інформацію про рух повітряних суден, які виконують політ за ПВП. Повітряні судна, які виконують польоти за ПВП, одержують інформацію про польоти (рух) інших повітряних суден у цьому повітряному просторі.

2.1.6. У повітряному просторі класу **E** дозволяються польоти за ППП та ПВП. Повітряні судна, які виконують польоти за ППП, підлягають диспетчерському обслуговуванню та ешелонуються відносно повітряних суден, які виконують польоти за ППП. Усі повітряні судна одержують, по змозі, інформацію про рух. Клас **E** не застосовується в диспетчерських зонах.

2.1.7. У повітряному просторі класу **F** дозволяються польоти за ППП та ПВП. Усім повітряним суднам, які виконують польоти за ППП, надається консультативне обслуговування та на запит екіпажів повітряних суден надається польотно-інформаційне обслуговування.*

* Консультативне обслуговування застосовується як тимчасовий захід при переході від польотно-інформаційного до диспетчерського обслуговування.

2.1.8. У повітряному просторі класу **G**, якщо він установлений вище ешелону польоту 5950 метрів (FL 195), дозволяються польоти за ППП і на запит екіпажів повітряних суден надається польотно-інформаційне обслуговування.

У повітряному просторі класу **G** у зоні польотної інформації дозволяються польоти за ПВП і надається польотно-інформаційне обслуговування. Правила польотів за ППП не застосовуються. Польоти в повітряному просторі класу **G** в зоні польотної інформації, вище дійсної висоти 300 метрів, виконуються за умов подання заявки до Укрaviaтрансу та до органів управління військ ППО.

2.1.9. Там, де повітряний простір одного класу примикає у вертикальній площині до повітряного простору іншого класу, тобто, коли вони розташовані один над одним, польоти на загальному рівні виконуються з дотриманням вимог, установлених для класу повітряного простору з менш жорсткими вимогами, і забезпечуються відповідним йому обслуговуванням. При застосуванні цих критеріїв повітряний простір класу **B** розглядається як такий, що висуває менш жорсткі вимоги, ніж повітряний простір класу **A**.

2.1.10. Класифікація повітряного простору вводиться в дію наказом Укрaviaтрансу та публікується у збірнику аеронавігаційної інформації України.

2.2. Визначення частин повітряного простору та контрольованих аеродромів, де забезпечується обслуговування повітряного руху

2.2.1. У повітряному просторі ОПР організуються райони польотної інформації (FIR).

2.2.2. Межі FIR визначаються структурою маршрутів ОПР, що підлягають обслуговуванню у цих районах, та експлуатаційними потребами.

2.2.3. На маршрутах ОПР у неконтрольованому повітряному просторі класу **G** у районі польотної інформації для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування організуються зони польотної інформації (FIZ).

Межі FIZ визначаються структурою маршрутів ОПР у неконтрольованому повітряному просторі класу **G**, зонами обмеження польотів, забороненими зонами та експлуатаційними потребами.

Бічні межі FIZ визначаються, як правило, у межах відповідного FIR.

2.2.4. FIR над відкритим морем установлюються на підставі регіональних аеронавігаційних угод та вводяться наказом Укрaviaтрансу.

2.2.5. При організації UIR нижня межа UIR є верхньою межею FIR та має збігатися з крейсерським рівнем польоту за ПВП.

2.2.6. Бічні межі UIR повинні збігатися відповідними зовнішніми межами FIR, що розташовані нижче.

2.2.7. Частина повітряного простору, у яких забезпечується диспетчерське обслуговування для польотів за ППП та ПВП, визначаються як диспетчерські райони (СТА, УТА, ТМА) та/або диспетчерські зони (CTR).

2.2.8. Частина контрольованого повітряного простору, у яких забезпечується диспетчерське обслуговування для польотів за ППП та ПВП, класифікуються як повітряний простір класів В, С і D.

2.2.9. У повітряному просторі класу Е диспетчерське обслуговування надається тільки повітряним суднам, що виконують політ за ППП.

2.2.10. Для польотів повітряних суден за ПВП у FIZ можуть організовуватися маршрути ОПР у неконтрольованому повітряному просторі класу G. Маршрути ОПР у неконтрольованому повітряному просторі класу G вводяться наказом Укравіатрансу за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України та публікуються у Збірнику аеронавігаційної інформації України.

2.2.11. Диспетчерські райони та диспетчерські зони, як правило, визначаються у межах FIR/UIR та є їх складовою частиною.

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

2.2.13. Верхня межа диспетчерського району встановлюється у разі, якщо:

диспетчерське обслуговування не забезпечується вище цієї межі;

диспетчерський район розташований нижче верхнього диспетчерського району (в цьому разі його верхня межа збігається з нижньою межею верхнього диспетчерського району).

2.2.14. Бічні межі верхнього диспетчерського району повинні збігатися із зовнішніми бічними межами відповідних диспетчерських районів.

2.2.15. Диспетчерські зони (CTR) встановлюються для забезпечення диспетчерського обслуговування повітряних суден, що прибувають на контрольовані аеродроми або вилітають з контрольованих аеродромів.

2.2.16. Бічні межі CTR встановлюються на відстані не менше 10 км від центру відповідного аеродрому в напрямках, звідки виконуються заходження на посадку за приладами.

2.2.17. CTR встановлюються від рівня земної поверхні вгору до нижньої межі диспетчерського району або вище нижньої межі диспетчерського району.

2.2.18. Якщо CTR розташована поза межами бічних меж диспетчерського району, встановлюється верхня межа диспетчерської зони.

2.2.19. Маршрути ОПП забезпечуються захисним повітряним простором уздовж кожного маршруту ОПП та безпечним інтервалом між сусідніми маршрутами ОПП.

2.2.20. Маршрути ОПП, крім стандартних маршрутів вильоту та прибуття, позначаються індексами відповідно до принципів, що викладені в доповненні 1 додатка 11 до Чиказької конвенції.

2.2.21. Стандартні маршрути вильоту та прибуття позначаються індексами відповідно до принципів, що викладені в доповненні 3 додатка 11 до Чиказької конвенції.

2.2.22. Основні точки встановлюються для визначення маршруту ОПП та/або залежно від необхідності доповіді екіпажем ПС про проліт цих точок відповідному органу ОПП.

2.2.23. Основні точки позначаються індексами відповідно до принципів, що викладені у доповненні 2 додатка 11 до Чиказької конвенції.

2.2.24. Маршрути ОПП, що визначені VOR, установлюються за методом, що викладений в доповненні А додатка 11 до Чиказької конвенції.

2.2.25. Для маршрутів ОПП установлюються потрібні навігаційні характеристики (RNP). Типи RNP визначаються УкрaviaТрансом відповідно до наявного рівня зв'язку, навігаційного забезпечення та обслуговування повітряного руху у визначеному повітряному просторі. Інформація щодо типу RNP публікується в Збірнику аеронавігаційної інформації.

(пункт 2.2.25 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

2.2.26. Маршрути ОПП для польотів повітряних суден, що оснащені обладнанням зональної навігації (RNAV), установлюються за методом, що викладений у доповненні В додатка 11 до Чиказької конвенції.

2.2.27. Для формування черги повітряних суден підходу до аеродрому або заходження на посадку в контрольованому повітряному просторі (диспетчерській зоні, диспетчерському районі) встановлюються зони очікування.

2.2.28. Для кожного маршруту ОПП та диспетчерського району встановлюється мінімальна абсолютна висота польоту, яка забезпечує мінімальний запас висоти над контрольною перешкодою, яка розташована в межах цих маршрутів та районів.

2.2.29. Аеродроми, на яких прийнято рішення забезпечити диспетчерське обслуговування повітряного руху в районі аеродрому, визначаються як контрольовані аеродроми.

2.2.30. З метою забезпечення безпеки польотів навколо заборонених зон, зон обмеження використання повітряного простору, небезпечних зон і таке інше відповідно до рішення УкрaviaТрансу встановлюються буферні зони.

3. Правила польотів

3.1. Правила візуальних польотів

3.1.1. Польоти за ПВП виконуються в межах повітряного простору класів В, С, D, E, F, G при дотриманні таких умов:

польоти виконуються тільки вдень;

при польотах нижче висоти 3050 метрів (10000 футів) над середнім рівнем моря, уводяться обмеження приладної швидкості не більше ніж 465 км/год., за винятком класу В;

наявність постійного двостороннього радіотелефонного зв'язку з органами ОПР у повітряному просторі класів В, С та D;

наявність працюючого прийомовідповідача SSR режиму А/С при польотах у повітряному просторі ОПР класів В, С і D;

урахування температурної та барометричної поправок відповідно до розділу 3 частини 6 тому 1 документа Doc 8168 ICAO;

надання плану польоту (FPL) до відповідних органів ОПР при польотах у повітряному просторі класів В, С, D та E;

видимість у польоті та відстань до хмар, що дорівнює або перевищує величини, зазначені в додатку 1 до цих Правил.

До польотів за ПВП при видимості в польоті менше ніж 5 км допускаються командири повітряних суден, що пройшли підготовку за програмами, установленими Укравіатрансом або ВПС Збройних Сил України.

3.1.2. При польотах за ПВП зльоти або посадки на аеродромі, який розташований в межах диспетчерської зони, входження до зони аеродромного руху або схеми руху забороняються за умови, якщо:

висота нижньої межі хмар менше ніж 450 м; або

видимість на землі менше ніж 5 км.

Винятком є випадки, коли на це є диспетчерський дозвіл, отриманий від органу диспетчерського ОПР.

3.1.3. Командир повітряного судна зобов'язаний постійно прослуховувати робочу частоту відповідного органу ОПР при виконанні польоту в повітряному просторі ОПР класів В, С, D та E.

3.1.4. Польоти загального повітряного руху за ПВП вище ешелону польоту 195 до ешелону польоту 285 включно дозволяються тільки у спеціально зарезервованому для таких польотів повітряному просторі або за дозволом Укравіатрансу.

(пункт 3.1.4 в редакції наказу Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

3.1.5. ПВП не застосовуються при польотах на білзвукових та трансзвукових швидкостях.

3.1.6. Дозвіл на політ за ПВП не надається в районах, де вище ешелону 8850 метрів (FL 290) застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування (RVSM) у 300 метрів (1000 футів).

3.1.7. Горизонтальні польоти на крейсерських режимах за ПВП у повітряному просторі ОНР класу Е виконуються на абсолютних висотах відносно прогнозованого мінімального QNH, відповідно до магнітного шляхового кута:

при направленні маршрутів ОНР від 0° до 179° (включно): 1700 м (5500 футів), 2300 м (7500 футів), 2900 м (9500 футів);

при направленні маршрутів ОНР від 180° до 359° (включно): 1350 м (4500 футів), 2000 м (6500 футів), 2600 м (8500 футів).

3.1.8. При польотах за ПВП у частині повітряного простору класів В, С, D крейсерські рівні ПВП не застосовуються.

3.1.9. Польоти за ПВП не виконуються:

а) над густонаселеними районами великих міст, містами чи селищами або над скупченнями людей поза приміщеннями на дійсній висоті менше 300 метрів над найвищою перешкодою у радіусі 600 метрів від повітряного судна;

б) у будь-яких інших районах, крім зазначених у підпункті "а" пункту 3.1.9 цих Правил, на дійсній висоті менше 150 метрів над землею або водною поверхнею.

Винятком є випадки, коли це потрібно при зльоті чи посадці або коли на польоти нижче зазначених дійсних висот видається дозвіл Украївотрансу.

3.1.10. Командир повітряного судна, що виконує політ за ПВП і який має намір перейти на політ за ППП, повідомляє відповідний орган ОНР про необхідні зміни, які слід унести до поточного плану польоту, та одержує від нього засобами радіозв'язку порядок виконання польоту за ППП у контрольованому повітряному просторі.

3.1.11. При переході на політ за ППП при польотах у повітряному просторі класів В, С, D і Е командир повітряного судна зобов'язаний погодити свої дії та ешелон (висоту) польоту з органом ОНР, який зобов'язаний забезпечити встановлені інтервали між повітряними судами і, при необхідності, узгодити звільнення нижнього безпечного рівня та умови входження повітряного судна до суміжного диспетчерського району (зони).

3.1.12. При польотах за ПВП обходити перешкоди, що спостерігаються за курсом повітряного судна, слід, як правило, з правого боку на відстані від перешкод не менше 500 метрів.

3.1.13. Обгін повітряного судна, що летить попереду, за ПВП повинен виконуватися з правого боку з інтервалом не менше 500 метрів.

Повітряним судном, що здійснює обгін, вважається повітряне судно, яке наближається до судна, що летить попереду, з курсом, що відрізняється від його курсу менше ніж на 70 градусів.

Повітряні судна, які мають більшу швидкість, можуть здійснювати обгін повітряних суден з меншою швидкістю до третього розвороту із зовнішнього боку аеродромного кола і з бічним інтервалом не менше 500 м.

3.1.14. При польотах повітряних суден на курсах, що перетинаються на тому самому ешелоні (висоті), їхні командири повинні при спостереженні повітряного судна зліва зменшити, а справа збільшити висоту польоту так, щоб різниця висот забезпечувала безпечне розходження повітряних суден.

Якщо змінити висоту неможливо (хмарність, політ на мінімальній висоті або інші обмеження), командири зобов'язані, відвернувши повітряні судна, забезпечити їхнє безпечне розходження.

У процесі маневру розходження екіпаж кожного повітряного судна зобов'язаний постійно спостерігати за іншим повітряним судном.

3.1.15. У разі ненавмисного зближення на зустрічних курсах кожен командир повинен відвернути своє повітряне судно вправо для їхнього розходження лівими бортами.

3.1.16. При погіршенні метеорологічних умов до значень, що не відповідають вимогам для польоту за ПВП, командир повітряного судна зобов'язаний:

повернутися на аеродром вильоту або виконати посадку на найближчому запасному аеродромі, якщо командир повітряного судна не допущений до польотів за ППП або

перейти на політ за ППП, якщо командир і повітряне судно допущені до таких польотів.

3.1.17. При виконанні польотів за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі класу G екіпажі повітряних суден обов'язково користуються аеронавігаційними картами масштабом 1:500000 чинного видання.

На аеронавігаційних картах масштабом 1:500000, що призначені для польотів у повітряному просторі класу G, повинна відображатися необхідна аеронавігаційна інформація, яка забезпечує безпечне виконання польоту екіпажем повітряного судна у цьому класі повітряного простору ОПР.

3.1.18. При польоті за ПВП командир повітряного судна відповідає за:

виконання правил і заданих умов польоту за ПВП;

витримування інтервалів ешелонування між повітряними суднами, що виконують польоти за ППП та ПВП у повітряному просторі ОПР класів D, E, F, G, а в повітряному просторі класу C між повітряними суднами, що виконують польоти за ПВП;

(абзац третій пункту 3.1.18 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

витримування безпечної висоти;

точність витримування встановленого маршруту польоту;

своєчасну доповідь органу диспетчерського обслуговування про повернення на аеродром вильоту (запасний аеродром) або перехід на політ за ППП при погіршенні метеорологічних умов до значень, нижче встановлених при польотах у повітряному просторі ОНР класів В, С, D та Е;

достовірність інформації про місцезнаходження повітряного судна та умови польоту;

точне і своєчасне виконання диспетчерських дозволів при польотах у повітряному просторі ОНР класів В, С і D;

своєчасне надання FPL органам ОНР для польоту в повітряному просторі класу В, С, D та Е;

наявність відповідного працюючого навігаційного та іншого обладнання ПС, потрібного для виконання польоту в контрольованому повітряному просторі;

прийняття рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеорологічних умовах, стані злітно-посадкової смуги та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів.

3.1.19. При польотах за ПВП відповідні органи ОНР відповідають за:

призначення ешелону (висоти) польоту при польотах повітряних суден у повітряному просторі ОНР класів В, С, D;

дотримання часових інтервалів при зльоті повітряних суден з контрольованих аеродромів;

польотно-інформаційне забезпечення;

забезпечення встановлених інтервалів ешелонування між повітряними суднами при переході на політ за ППП у повітряному просторі ОНР класів В, С, D і Е;

узгодження умов входження повітряного судна, яке виконує контрольований політ, до суміжного диспетчерського району (зони);

забезпечення аварійного обслуговування.

3.1.20. Особливості польотів повітряних суден у повітряному просторі ОНР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів.

3.1.20.1. Польоти повітряних суден у повітряному просторі ОНР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів передбачають самостійну навігацію за наземними орієнтирами з витриманням безпечних інтервалів між повітряними суднами та перешкодами.

3.1.20.2. Командир повітряного судна при польотах у повітряному просторі ОНР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів несе відповідальність за:

виконання правил польоту за ПВП;

(абзац другий пункту 3.1.20.2 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

витримування безпечних висот;

прийняття рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеорологічних умовах, стані злітно-посадкової смуги (площадки) та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів;

обхід на безпечній відстані перешкод, заборонених зон, зон обмеження польотів, тимчасово зарезервованого повітряного простору, зон виконання спеціальних польотів, зон виконання випробувальних польотів, полігонів та інших зон, небезпечних для здійснення безпечного польоту повітряного судна;

витримування встановлених інтервалів між повітряними суднами.

3.2. Правила польотів за приладами

3.2.1. Польоти за ППП виконуються в межах повітряного простору ОПП класів А, В, С, D, E, F і G при дотриманні таких умов:

при польотах нижче 3050 метрів (10000 футів) над середнім рівнем моря (в частині повітряного простору класів D, E, F) вводяться обмеження приладної швидкості не більше ніж 465 км/год.;

наявності постійного двостороннього радіотелефонного зв'язку з відповідним органом ОПП при польотах у повітряному просторі класів А, В, С, D, E, F і G;

наявності працюючого прийомовідповідача SSR режиму А/С при польотах у повітряному просторі класів А, В, С, D та E;

подачі плану польоту (FPL) до відповідних органів ОПП;

наявності відповідного навігаційного обладнання повітряного судна, необхідного для виконання польоту за ППП;

при польотах у повітряному просторі класу G - вище ешелону польоту 5950 метрів (FL 195).

3.2.2. Польоти за ППП виконуються на заданих ешелонах (висотах) відповідно до правил вертикального та горизонтального ешелонування з дотриманням заданих режимів польоту та за встановленими маршрутами ОПП.

Зміна ешелону (висоти) польоту здійснюється з дозволу органу ОПП, за винятком випадків створення загрози безпеці польотів, де командиру повітряного судна надається право самостійно змінювати ешелон польоту з негайною доповіддю про це відповідному органу ОПП.

3.2.3. Горизонтальні польоти на крейсерських режимах за ППП у повітряному просторі ОПП класу E виконуються на абсолютних висотах відносно прогнозованого QNH, відповідно до магнітного шляхового кута:

при направленні маршрутів ОПП від 0° до 179° (включно): 1500 м (5000 футів), 2150 м (7000 футів), 2750 м (9000 футів);

при направленні маршрутів ОПР від 180° до 359° (включно): 1850 м (6000 футів), 2450 м (8000 футів), 3050 м (10000 футів).

3.2.4. При виконанні польоту за ППП екіпаж зобов'язаний постійно спостерігати за повітряною і метеорологічною обстановкою візуально та з використанням бортового радіотехнічного обладнання.

3.2.5. За винятком випадків виконання зльотів та посадок, польоти за ППП виконуються на рівнях польоту, не нижчих мінімальної абсолютної висоти польоту, або якщо така мінімальна абсолютна висота польоту не встановлена:*

* При визначенні розрахункового місцезнаходження повітряного судна береться до уваги навігаційна точність, яка може бути досягнута на даному сегменті маршруту з урахуванням наявного наземного та бортового навігаційного обладнання.

у пагористій або гірській місцевості на рівні, що перевищує не менше 600 м (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна;

у будь-яких інших випадках - на рівні, що перевищує не менше 300 м (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна.

3.2.6. Командир повітряного судна, який вирішив перейти від польоту за ППП до польоту за ПВП, повідомляє відповідний орган диспетчерського обслуговування про припинення польоту за ППП і про зміни, що вносяться до поточного плану польоту.

3.2.7. У разі, якщо повітряне судно, що виконує політ за ППП, перебуває у візуальних метеорологічних умовах або зустрічається з такими умовами, воно не припиняє польоту за ППП, якщо не передбачається, що упродовж достатнього проміжку часу політ виконуватиметься у стійких візуальних метеорологічних умовах і командир повітряного судна не має наміру виконувати політ за ПВП.

3.2.8. Горизонтальний політ за ППП у повітряному просторі класу G, якщо він установлений вище ешелону польоту 5950 метрів (FL 195), виконується відповідно до лінії шляху на крейсерському рівні (ешелоні) згідно з таблицею крейсерських рівнів.

3.2.9. При польотах за ППП у повітряному просторі класу G, якщо він установлений вище ешелону польоту 5950 метрів (FL 195), з боку екіпажу повітряного судна здійснюється постійне прослуховування робочої частоти відповідного органу диспетчерського обслуговування, який забезпечує польотно-інформаційне обслуговування.

3.2.10. При виконанні польоту за ППП командир повітряного судна відповідає за:

витримування схеми виходу з району аеродрому, заданого ешелону (висоти) і маршруту польоту, схеми зниження і заходження на посадку, заданих траєкторій і параметрів польоту;

точність і своєчасність надання інформації про фактичне місцезнаходження повітряного судна, висоту і умови польоту;

точне і своєчасне виконання диспетчерських дозволів при польотах у повітряному просторі класів А, В, С, D і Е;

своєчасне надання FPL органам ОНР;

наявність відповідного навігаційного та іншого обладнання ПС, необхідного для виконання польоту в контрольованому повітряному просторі;

прийняте рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеоумовах, стані злітно-посадкової смуги та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів;

урахування температурної та барометричної поправок відповідно до розділу 3 частини 6 тому 1 документа Doc 8168 ICAO.

3.2.11. При польотах за ППП відповідні органи ОНР відповідають за:

правильне призначення безпечного ешелону (висоти) польоту при польотах у повітряному просторі класів А, В, С, D і Е;

забезпечення встановлених інтервалів ешелонування при польотах повітряних суден у повітряному просторі класів А, В, С;

забезпечення встановлених інтервалів ешелонування між повітряними суднами, що виконують політ за ППП, та за інформацію про рух ПС, що виконують політ за ПВП у повітряному просторі класу D;

забезпечення встановлених інтервалів ешелонування між повітряними суднами, що виконують політ за ППП у повітряному просторі класу Е;

забезпечення польотно-інформаційного обслуговування;

забезпечення аварійного обслуговування повітряних суден, які забезпечуються диспетчерським обслуговуванням або які надали план польоту, або про які відомо чи передбачається, що вони є об'єктом незаконного втручання;

обґрунтованість переданих екіпажам повітряних суден диспетчерських дозволів.

3.2.12. Розрахунок мінімальних абсолютних висот для всіх етапів польоту виконується відповідно до критеріїв документа Doc 8168 ICAO та затверджується наказом Укрaviaтрансу за погодженням з ВПС ЗС України.

3.3. Правила встановлення шкали барометричного висотоміру

3.3.1. У повітряному просторі ОНР встановлюється єдина абсолютна висота переходу 3050 метрів (10000 футів). Єдина абсолютна висота переходу публікується у збірнику аеронавігаційної інформації України.

3.3.2. При польоті на абсолютній висоті переходу або нижче неї висота польоту повітряного судна визначається за барометричним висотоміром, шкала якого встановлена за атмосферним тиском QNH. Місцезнаходження повітряного судна у вертикальній площині зазначається у величинах абсолютної висоти.

3.3.3. При польотах вище абсолютної висоти переходу повітряне судно виконує політ за показаннями висотоміру, шкала якого встановлена за атмосферним тиском 760 мм рт. ст. (1013,2 гПа), на даному етапі польоту положення повітряного судна у вертикальній площині виражається в ешелонах польотів.

3.3.4. Установлення шкали барометричного висотоміру при переході з QNH на атмосферний тиск 760 мм рт. ст. (1013,2 гПа) та зміна відліку висоти від абсолютної висоти до ешелонів польоту та навпаки здійснюється:

при набиранні висоти - на абсолютній висоті переходу;

при зниженні:

в ТМА - на ешелоні переходу в межах ТМА;

за межами ТМА - на найнижчому ешелоні польоту в межах FIR.

3.3.5. При перетині перехідного шару положення повітряного судна у вертикальній площині зазначається під час набирання висоти ешелонами польоту, а під час зниження - у значеннях абсолютної висоти.

3.3.6. Горизонтальні польоти у перехідному шарі між абсолютною висотою переходу та ешелонем переходу (найнижчим ешелонем польоту) забороняються.

3.4. Правила встановлення шкали барометричного висотоміра на повітряних суднах бойового призначення з одним управлінням

3.4.1. На повітряних суднах бойового призначення з одним управлінням висота польоту в районі аеродрому витримується за показниками барометричного висотоміра, встановленого на фактичний атмосферний тиск на рівні цього аеродрому (QFE).

3.4.2. Під час виконання всіх інших польотів висота польоту витримується при польоті:

на абсолютній висоті переходу або нижче неї - за показниками барометричного висотоміра, встановленого на мінімально прогнозоване значення атмосферного тиску, приведенного до середнього рівня моря в межах району польотної інформації (QNH мін.);

вище абсолютної висоти переходу - відповідно до пункту 3.3.3 цих Правил.

3.4.3. Для польотів нижче абсолютної висоти переходу встановлення шкали барометричного висотоміра з фактичного атмосферного тиску на рівні аеродрому (QFE) на мінімальне прогнозоване значення атмосферного тиску, приведенного до середнього рівня моря в межах району польотної інформації (QNH мін.), здійснювати під час виходу повітряного судна з району аеродрому (з кола польотів над аеродромом).

3.4.4. При підході повітряного судна до аеродрому посадки на висоті нижче абсолютної висоти переходу встановлення шкали барометричного висотоміра з мінімального прогнозованого значення атмосферного тиску, приведенного до середнього рівня моря в межах району польотної інформації (QNH мін.), на фактичний атмосферний тиск аеродрому посадки (QFE) здійснювати при вході у:

район аеродрому;

сектор заходження на посадку ($\pm 25^\circ$ відносно посадкового курсу) на відстані до 60 км від початку ЗПС для виконання заходження на посадку з рубежу за дозволом керівника ближньої зони.

3.4.5. Установлення шкали барометричного висотоміра при переході від мінімального прогнозованого значення атмосферного тиску, приведеного до середнього рівня моря в межах району польотної інформації (QNH мін.), на атмосферний тиск 760 мм рт. ст. (QNE) та зміна відліку значень від абсолютної висоти до ешелонів польоту і навпаки здійснюються згідно з пунктом 3.3.4 цих Правил.

3.4.6. Під час виконання польотів у райони бойового застосування нижче абсолютної висоти переходу переведення шкали барометричного висотоміра з мінімального прогнозованого значення атмосферного тиску, приведеного до середнього рівня моря в межах району польотної інформації (QNH мін.), на фактичний атмосферний тиск заданого району (і навпаки) здійснювати в зоні відповідальності керівників польотами в заданому районі (полігоні).

(підрозділ 3.4 в редакції наказу Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

3.5. Правила отримання та передачі інформації стосовно атмосферного тиску

3.5.1. Для надання екіпажам повітряних суден даних щодо встановлення шкали барометричного висотоміра органи обслуговування повітряного руху забезпечуються:

диспетчерський орган підходу та аеродромна диспетчерська вишка - даними про фактичні значення атмосферного тиску QNH на регулярній основі та про фактичний атмосферний тиск QFE згідно з домовленістю на місцях на регулярній основі або за запитом органів ОНР;

районний диспетчерський центр та центр польотної інформації - даними про фактичний тиск QNH на аеродромах та прогнозований мінімальний тиск QNH у межах FIR.

3.5.2. Поточні дані про відповідний атмосферний тиск доводяться до відома:

органів ОНР Украероруху - аеродромними метеорологічними органами та/або органами метеорологічного стеження;

відомчих органів УНР:

авіаційними метеорологічними органами інших органів центральної виконавчої влади або

аеродромними метеорологічними органами та/або органами метеорологічного стеження згідно з домовленістю між відомчими органами УНР та аеродромними метеорологічними органами та/або органами метеорологічного стеження.

Поточні дані про відповідний атмосферний тиск доводяться до відома за допомогою засобів, що дають змогу проводити зчитування, або за допомогою передачі мовної інформації.

3.5.3. Дані про атмосферний тиск для встановлення шкали барометричного висотоміру входять до повідомлень ATIS, VOLMET та до радіомовних передач, які не відносяться до типу ATIS, VOLMET.

3.5.4. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміра екіпажам повітряних суден при вильоті

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміру за фактичним QNH передаються органом ОПП екіпажу повітряного судна у складі дозволів на руління.

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміра у ТМА (CTR) вважаються такими, що надані екіпажу повітряного судна та не потребують додаткової передачі органом ОПП за умов підтвердження екіпажем повітряного судна приймання поточної інформації через радіомовні передачі (ATIS або тих, які не відносяться до типу ATIS, VOLMET).

Положення повітряних суден у вертикальній площині при набірні висоти визначається у величинах абсолютних висот до досягнення ними абсолютної висоти переходу, вище якої положення у вертикальній площині визначається ешелонами польотів.

3.5.5. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміру на етапі польоту за маршрутом

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміру за мінімальним прогнозованим тиском QNH у межах FIR передаються органом ОПП екіпажу повітряного судна, що виконує політ на абсолютній висоті переходу або нижче при входженні до відповідного FIR, а також у складі дозволів на зниження нижче ешелону переходу.

При веденні двостороннього радіозв'язку "повітря - земля" положення повітряних суден у вертикальній площині визначається у величинах абсолютної висоти під час польоту за маршрутом на абсолютній висоті переходу або нижче, або в ешелонах польоту вище абсолютної висоти переходу.

У разі зміни значення мінімального прогнозованого тиску QNH оновлені дані негайно доводяться органом ОПП до відома екіпажів повітряних суден, що виконують політ на абсолютній висоті переходу або нижче.

3.5.6. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміру на етапі заходження на посадку та посадки

Дані для встановлення висотоміру за значенням фактичного тиску QNH на аеродромі передаються екіпажу повітряного судна, що прибуває, у складі дозволів на зниження нижче ешелону переходу, заходження на посадку та посадки або в складі дозволів на входження до аеродромного кола польотів при польотах за ПВП.

Положення повітряних суден у вертикальній площині при підході визначається в ешелонах польоту до досягнення ними ешелону переходу, нижче якого положення у вертикальній площині визначається у величинах абсолютних висот.

Для забезпечення запасу висоти над перешкодами на кінцевому етапі заходження на посадку екіпаж повітряного судна може використовувати встановлення шкали

барометричного висотоміру за значеннями тиску QFE. Дані тиску QFE повідомляються органом ОПП на запит екіпажу повітряного судна.

У разі зміни значення фактичного тиску QNH або тиску QFE оновлені дані негайно доводяться органом ОПП до відома екіпажів повітряних суден, що виконують політ на абсолютній висоті переходу або нижче.

3.5.7. У разі виходу повітряного судна на друге коло застосовуються відповідні положення пунктів 3.5.4, 3.5.5 та 3.5.6 цих Правил.

3.6. Правила встановлення ешелону переходу та найнижчого ешелону польотів

3.6.1. Ешелон переходу в термінальному диспетчерському районі

Орган ОПП, що надає обслуговування в ТМА, визначає ешелон переходу, що підлягає використанню в ТМА. Ешелон переходу є найнижчий ешелон польоту, що використовується вище абсолютної висоти переходу.

Ешелон переходу визначається з Таблиці розрахунку ешелону переходу (додаток 2) згідно з єдиною абсолютною висотою переходу за фактичним значенням тиску QNH на аеродромі із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та ешелон переходу у 300 м.

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

Персонал, що здійснює обслуговування повітряного руху у відповідному ТМА, завжди знає номер ешелону польоту, що є діючим ешелон переходу в ТМА в даний час.

3.6.2. Найнижчий ешелон польоту в районі польотної інформації

РДЦ, що обслуговує відповідний диспетчерський район, визначає найнижчий ешелон польоту, що підлягає використанню у межах диспетчерського району. Найнижчий ешелон польоту визначається з Таблиці розрахунку ешелону переходу (додаток 2) згідно з єдиною абсолютною висотою переходу за прогнозованим мінімальним значенням тиску QNH у межах диспетчерського району із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та найнижчим ешелон польоту у 300 м.

(абзац перший пункту 3.6.2 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

Персонал, що здійснює обслуговування повітряного руху у відповідному FIR, завжди знає номер ешелону польоту, що є діючим найнижчим ешелон польоту в даний час у межах даного FIR. Найнижчий ешелон польоту повідомляється екіпажу повітряного судна у складі дозволів на зниження нижче найнижчого ешелону польоту.

3.7. Диспетчерський дозвіл

3.7.1. Екіпаж повітряного судна отримує диспетчерський дозвіл до початку виконання контрольованого польоту або частини польоту, що виконується як контрольований політ. Такий дозвіл запитується шляхом подання плану польоту органу ОПП.

План польоту може охоплювати тільки частину польоту, при потребі, для опису тієї частини або тих маневрів, що пов'язані з обслуговуванням повітряного руху. Диспетчерський дозвіл може охоплювати тільки частину поточного плану польоту. У цьому разі вказується межа диспетчерського дозволу або диспетчерський дозвіл надається на виконання конкретних маневрів, таких як рулювання, посадка або зліт.

Якщо диспетчерський дозвіл не задовольняє командира повітряного судна, він може зробити запит та, за наявності практичної можливості, одержати змінений диспетчерський дозвіл.

3.7.2. У разі, якщо командир повітряного судна запитує диспетчерський дозвіл, який стосується черговості дій, він подає запит відповідному органу ОНР з обґрунтуванням потреби в зміні черговості дій.

3.7.3. У разі, якщо до вильоту командиром повітряного судна передбачається можливість прийняття рішення на зміну аеродрому призначення залежно від тривалості польоту, за наявності запасу палива і за умови нового диспетчерського дозволу в польоті, командир повітряного судна може прийняти рішення про продовження польоту на змінений аеродром призначення, про що органи ОНР повідомляються шляхом унесення до плану польоту інформації про змінений маршрут (якщо це відомо) і про змінений пункт призначення.*

* Це положення призначене для полегшення командиром повітряного судна в одержанні нового диспетчерського дозволу для польоту до зміненого пункту призначення, що розташований, як правило, на відстані від зазначеного у FPL аеродрому призначення.

3.7.4. Повітряне судно на контрольованому аеродромі не починає руху в зоні маневрування без диспетчерського дозволу органів ОНР, які забезпечують аеродромне диспетчерське обслуговування, і виконує всі вказівки цього органу ОНР.

3.7.5. Екіпажі повітряних суден діють у рамках наданого диспетчерського дозволу, за винятком випадків, коли при загрозі безпеці польотів командир повітряного судна може відступити від плану польоту і диспетчерського дозволу з негайною доповіддю про свої дії органу ОНР.

3.7.6. Повітряне судно, що виконує неконтрольований політ у повітряному просторі класів Е та G при потребі переходу на контрольований політ у повітряному просторі класу Е або входження до диспетчерської зони, здійснює такі дії:

доповідає про свій намір відповідному органу ОНР та, у разі отримання диспетчерського дозволу, переходить на контрольований політ;

для входження до диспетчерської зони контрольованого аеродрому не пізніше ніж за 10 хвилин до входження запитує відповідний орган ОНР, що обслуговує диспетчерську зону, для одержання диспетчерського дозволу.

3.7.7. Орган ОНР надає диспетчерський дозвіл із зазначенням умов на входження до диспетчерської зони або дозвіл на перехід на контрольований політ.

3.7.8. У разі відсутності дозволу на входження до диспетчерської зони екіпаж повітряного судна виконує віраж не ближче ніж за 10 км до диспетчерської зони для очікування

диспетчерського дозволу та, у разі відмови, прямує на запасний аеродром або обходить диспетчерську зону при транзитному польоті.

3.7.9. У разі відсутності потреби в диспетчерському обслуговуванні екіпаж ПС, що виконує контрольований політ, негайно сповіщає про це відповідний орган ОНР, за винятком випадків, коли виконується посадка на контрольованому аеродромі.

3.8. Дотримання плану польоту

3.8.1. За відсутності інших диспетчерських дозволів від відповідного органу ОНР контрольовані польоти, по змозі, виконуються:

на встановлених маршрутах ОНР уздовж визначеної осьової лінії цього маршруту або

на будь-якому іншому маршруті безпосередньо між аеронавігаційними засобами і (або) точками, що визначають цей маршрут.

3.8.2. З урахуванням вимог, викладених у пункті 3.8.1 цих Правил, повітряне судно, що виконує політ уздовж ділянки маршруту ОНР, обумовленого всебічно направленим ДВЧ-радіомаяком, переключється для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного засобу, що розміщений позаду повітряного судна, на аеронавігаційний засіб, що міститься перед ним, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

3.8.3. За винятком випадків, коли в ході контрольованого польоту мають місце ненавмисні відхилення від поточного плану польоту чи при погіршенні погодних умов нижчих за мінімуми ВМУ, командир повітряного судна дотримується поточного плану польоту або відповідної частини поточного плану польоту, поданого для виконання контрольованого польоту, якщо не було зроблено запиту відносно його зміни і не було отримано дозволу на це від відповідного органу ОНР, або якщо не виникла надзвичайна ситуація, що потребує негайних дій з боку екіпажу повітряного судна.

У випадку виникнення надзвичайної ситуації, як тільки буде змога, екіпаж, після взяття на себе надзвичайних повноважень, сповіщає відповідний орган ОНР про початок дій і про те, що ці дії були розпочаті відповідно до надзвичайних повноважень.

3.8.4. Про відхилення від дотримання вимог, викладених у пункті 3.8.1 цих Правил, екіпаж повітряного судна повідомляє відповідному органу ОНР.

3.8.5. Якщо в ході контрольованого польоту мають місце ненавмисні відхилення від поточного плану польоту, командир повітряного судна розпочинає такі дії:

якщо повітряне судно відхилилося від лінії шляху, починаються дії для коригування курсу повітряного судна з метою якнайшвидшого повернення на лінію заданого шляху;

якщо середнє значення дійсної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома контрольними пунктами не є незмінним або очікується, що воно зміниться на величину плюс-мінус 5 % від дійсної повітряної швидкості, яка зазначена у плані польоту, інформація про це надається відповідному органу ОНР;

якщо виявиться, що розрахунок часу прольоту наступного запланованого контрольованого пункту, межі району польотної інформації або розрахунковий час прибуття на аеродром

призначення (залежно від того, що виявиться першим) відрізняється від фактичного часу більше ніж на 3 хв., відповідний орган ОПР якнайшвидше інформується про переглянутий розрахунковий час.

3.8.6. До запитів щодо зміни плану польоту входить зазначена нижче інформація:

при зміні крейсерського рівня - пізнавальний індекс повітряного судна, новий крейсерський рівень і крейсерська швидкість, що запитується на цьому рівні й (у разі потреби) переглянутий розрахунок часу наступного перетину меж районів польотної інформації;

при зміні маршруту:

якщо аеродром призначення не змінюється - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис нового маршруту польоту, у тому числі дані, що входять до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані; переглянутий розрахунок часу; будь-яка інша відповідна інформація;

якщо аеродром призначення змінений - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис переглянутого маршруту до переглянутого аеродрому призначення, у тому числі дані, які відносяться до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані; переглянутий розрахунок часу, запасні аеродроми, будь-яка інша відповідна інформація.

3.8.7. Коли стає очевидним, що політ, який виконується за ВМУ відповідно до поточного плану польоту, не може бути виконаний, командир повітряного судна, що виконує політ за ПВП як контрольований політ:

а) запитує відповідний орган ОПР про зміну дозволу, який дає змогу повітряному судну продовжувати політ за ВМУ до пункту призначення чи до запасного аеродрому або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл; або

б) якщо не може бути отриманий дозвіл відповідно до підпункту "а", повітряне судно продовжує політ за ВМУ і повідомляє відповідний орган ОПР про прийняте рішення: або покинути відповідний повітряний простір, або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі; або

в) запитує дозвіл на виконання польоту відповідно до правил польоту за приладами.

3.9. Повідомлення про місцезнаходження

3.9.1. Командир повітряного судна, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу ОПР про час і висоту прольоту кожного з установлених обов'язкових контрольних пунктів разом з наданням іншої потрібної інформації, якщо диспетчерським дозволом не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження повітряного судна також передаються при прольоті додаткових контрольних пунктів за запитом відповідного органу ОПР. За відсутності встановлених контрольних пунктів повідомлення про місцезнаходження передаються командиром повітряного судна через визначені проміжки часу, які встановлені відповідним органом ОПР.

3.9.2. Екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти та надають інформацію про місцезнаходження органу ОПП лінією передачі даних, надають мовні повідомлення про місцезнаходження тільки на запит відповідного органу ОПП.

3.9.3. При контролі повітряного руху органами ОПП за даними SSR екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження органу ОПП тільки на запит.

3.10. Зв'язок

3.10.1. Екіпаж повітряного судна, що виконує контрольований політ, постійно здійснює прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря - земля" відповідного органу ОПП та за необхідності встановлює з ним двосторонній радіозв'язок.

Для виконання вимоги про безперервне прослуховування мовного обміну "повітря - земля" дозволяється використання системи селективного виклику SELCAL або аналогічні автоматичні сигнальні засоби.

3.10.2. У разі відмови радіозв'язку при виконанні польотів екіпажі повітряних суден та органи ОПП діють відповідно до чинних нормативно-правових актів.

3.10.3. У разі відмови бортового відповідача SSR у режимі A/C під час виконання польоту у відповідному класі повітряного простору командир повітряного судна має право продовжити політ до найближчого запасного аеродрому або в разі дозволу органу ОПП продовжити політ до аеродрому призначення.

4. Обслуговування повітряного руху

4.1. Завдання обслуговування повітряного руху

Основними завданнями ОПП є:

- а) запобігання зіткненню повітряних суден;
- б) запобігання зіткненню повітряних суден з перешкодами в зоні маневрування;
- в) прискорення та підтримка впорядкованого потоку повітряного руху;
- г) надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного й ефективного виконання польотів;
- г) сповіщення відповідних організацій про повітряні судна, які потребують допомоги пошуково-рятувальних служб і надання таким організаціям необхідного сприяння.

4.2. Види обслуговування повітряного руху

Обслуговування повітряного руху здійснюється органами ОПП, які надають такі види обслуговування повітряного руху: диспетчерське, польотно-інформаційне та аварійне.

4.2.1. Диспетчерське обслуговування повітряного руху призначено для вирішення завдань, указаних у підпунктах "а", "б", "в" пункту 4.1 цих Правил. При цьому цей вид обслуговування поділяється на:

а) районне диспетчерське обслуговування: забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, крім тих частин кожного з таких польотів, які вказані нижче в цьому пункті, для вирішення завдань, зазначених у підпунктах "а" та "в" пункту 4.1 цих Правил;

б) диспетчерське обслуговування підходу: забезпечення диспетчерського обслуговування частин контрольованих польотів повітряних суден, які прибувають або вилітають, для вирішення завдань, зазначених у підпунктах "а" та "в" пункту 4.1 цих Правил;

в) аеродромне диспетчерське обслуговування: забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху, крім частин польотів повітряних суден, що вказані вище у цьому пункті, для вирішення завдань, зазначених у підпунктах "а", "б", "в" пункту 4.1 цих Правил.

4.2.2. Польотно-інформаційне обслуговування, яке призначено для вирішення завдання зазначеного у підпункті "г" пункту 4.1 цих Правил.

4.2.3. Аварійне обслуговування, яке призначено для вирішення завдання, зазначеного у підпункті "г" пункту 4.1 цих Правил.

4.3. Диспетчерське обслуговування

4.3.1. Диспетчерським обслуговуванням забезпечуються:

усі польоти за ППП у повітряному просторі ОПР класів А, В, С, D і E;

усі польоти за ПВП у повітряному просторі ОПР класів В, С і D;

усі види аеродромного руху на контрольованих аеродромах.

4.3.2. Забезпечення диспетчерського обслуговування

Види диспетчерського обслуговування, зазначені в пункті 4.2.1 цих Правил, забезпечуються такими органами:

районне диспетчерське обслуговування:

районним диспетчерським центром;

органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу в диспетчерській зоні або диспетчерському районі обмежених розмірів, який визначено головним чином для забезпечення диспетчерського обслуговування підходу, а також там, де не організовано районний диспетчерський центр;

диспетчерське обслуговування підходу:

аеродромною диспетчерською вишкою або районним диспетчерським центром, коли потрібно або бажано об'єднати в рамках відповідальності одного органу функції диспетчерського обслуговування підходу з функціями аеродромного диспетчерського обслуговування або районного диспетчерського обслуговування;

диспетчерським органом підходу;

аеродромне диспетчерське обслуговування:

аеродромною диспетчерською вишкою.

Районні диспетчерські центри та диспетчерські органи підходу, виходячи з експлуатаційних потреб, можуть організовувати допоміжні районні диспетчерські центри або допоміжні органи підходу.

4.3.3. Організація диспетчерського обслуговування

4.3.3.1. Для забезпечення диспетчерського обслуговування орган ОНР:

забезпечується планом польоту про рух кожного повітряного судна або про його зміни та поточною інформацією про фактичний хід польоту кожного повітряного судна;

визначає на підставі отриманої інформації місцезнаходження повітряних суден відносно один до одного;

видає дозвіл та інформацію для попередження зіткнення між повітряними суднами, а також для прискорення й підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

узгоджує дозволи з іншими органами в разі створення повітряним судном конфліктної ситуації з іншим повітряним судном, який виконує політ під контролем суміжного органу ОНР, а також перед передачею контролю за повітряним судном суміжному органу ОНР.

4.3.3.2. Інформація про рух повітряних суден разом із записом виданих цим повітряним суднам диспетчерських дозволів наводиться на екрані індикатора повітряної обстановки таким чином, щоб поліпшити проведення аналізу, необхідного для підтримки оптимального потоку повітряного руху при забезпеченні достатнього ешелонування між повітряними суднами.

4.3.3.3. Диспетчерські дозволи, що видаються диспетчерськими органами, забезпечують ешелонування:

між усіма повітряними суднами, що здійснюють польоти в повітряному просторі ОНР класів А і В;

між повітряними суднами, що здійснюють польоти за ППП у повітряному просторі ОНР класів С, D і E;

між повітряними суднами, що здійснюють польоти за ППП та ПВП у повітряному просторі ОНР класу С.

4.3.3.4. Диспетчерський орган забезпечує ешелонування шляхом:

вертикального ешелонування;

горизонтального (повздовжнього або бічного) ешелонування;

комбінованого ешелонування (застосування одночасно вертикального та одного з видів горизонтального ешелонування).

4.3.4. Відповідальність за контроль

4.3.4.1. Відповідальність за контроль окремих польотів

Контрольований політ у будь-який час перебуває під контролем тільки одного диспетчерського органу.

4.3.4.2. Відповідальність за контроль у межах визначеної частини повітряного простору

Відповідальність за контроль усіх повітряних суден, що виконують політ у межах конкретного повітряного простору, покладається на один диспетчерський орган. Однак контроль за одним або за групою повітряних суден може передаватися іншим диспетчерським органам за умови забезпечення координації між усіма диспетчерськими органами, яких це стосується.

4.3.5. Передача відповідальності за контроль

Відповідальність за контроль повітряного руху передається одним диспетчерським органом другому таким чином:

4.3.5.1. Між двома органами ОНР, що забезпечують районне диспетчерське обслуговування

Відповідальність за контроль повітряного судна передається органом ОНР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування у відповідному диспетчерському районі, органу ОНР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування в суміжному диспетчерському районі, при перетині загальної межі диспетчерських районів на момент часу, який був розрахований районним диспетчерським центром, що здійснює обслуговування цього повітряного судна або в будь-якій іншій точці, або в такий час, що був погоджений між цими органами ОНР.

4.3.5.2. Між органом ОНР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, та органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу

Відповідальність за контроль повітряного судна передається органом ОНР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, та навпаки, у точці або на момент часу, що узгоджена між цими двома органами ОНР.

4.3.5.3. Між органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, та органом ОНР, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування.

4.3.5.3.1. Повітряні судна, що прибувають

Відповідальність за контроль повітряного судна, що прибуває, передається органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, органу аеродромної диспетчерської вишки, коли це повітряне судно.*

* Навіть за наявності диспетчерського органу підходу контроль за виконанням відповідних польотів може бути переданий районним диспетчерським центром безпосередньо аеродромній диспетчерській вишці та, навпаки, за попередньою

домовленістю між відповідними органами ОПР щодо забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу відповідним районним диспетчерським центром або аеродромною диспетчерською вишкою.

а) перебуває в районі аеродрому та

вважається, що воно зможе здійснити підхід та виконати посадку візуально за наземними орієнтирами або

воно досягло стійких візуальних метеорологічних умов;

б) перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні, як це передбачено інструкцією відповідного органу ОПР, або

в) здійснило посадку.

4.3.5.3.2. Повітряні судна, що вилітають

Відповідальність за контроль повітряного судна, що вилітає, передається від аеродромної диспетчерської вишки до органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу:

коли в районі аеродрому переважають візуальні метеорологічні умови:

перед виходом повітряного судна з району аеродрому або

перед входженням повітряного судна до метеорологічних умов за приладами;

повітряне судно перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні, як це передбачено інструкцією відповідного органу ОПР;

коли на аеродромі переважають метеорологічні умови за приладами:

відразу після відриву повітряного судна від ЗПС;

повітряне судно перебуває над відповідною точкою або на встановленому рівні, як це передбачено інструкцією відповідного органу ОПР.

4.3.5.4. Між диспетчерськими секторами одного диспетчерського органу.

Відповідальність за контроль повітряного судна передається від одного диспетчерського сектора іншому диспетчерському сектору відповідного диспетчерського органу в пункті на встановленому рівні або на момент часу, що визначений відповідними інструкціями ОПР.

4.3.6. Координація передачі відповідальності за контроль повітряного судна

4.3.6.1. Орган ОПР, що передає відповідальність за контроль повітряного судна, направляє органу ОПР, що приймає відповідальність за контроль, частину поточного плану польоту та іншу диспетчерську інформацію, що має відношення до передачі відповідальності.

Під час передачі відповідальності за контроль повітряного судна за радіолокаційними даними, до диспетчерської інформації, що відноситься до передачі, повинна входити

інформація про місце повітряного судна, а при потребі інформація про маршрут польоту та швидкість повітряного судна, що отримана від радіолокатора безпосередньо перед передачею повітряного судна.

4.3.6.2. Диспетчерський орган, що приймає контроль за повітряним судном, зобов'язаний:

підтвердити прийняття відповідальності за контроль повітряного судна за умовами диспетчерського органу, що передає відповідальність;

вказати будь-яку іншу інформацію або дозвіл щодо наступної частини польоту, яку повинен мати екіпаж повітряного судна на момент передачі відповідальності за контроль повітряного судна.

4.3.6.3. Відповідальність за контроль повітряного судна не передається одним органом ОПР іншому без згоди органу ОПР, що приймає відповідальність за контроль з дотриманням умов, зазначених у пунктах 4.3.6.1 та 4.3.6.2 цих Правил.

4.3.6.4. Якщо диспетчерський орган, що приймає відповідальність за контроль повітряного судна, установлює двосторонній радіозв'язок з відповідним повітряним судном та бере на себе відповідальність за його контроль, він повідомляє про це диспетчерський орган, що передав відповідальність за контроль повітряного судна, якщо не передбачена інша процедура.

4.3.6.5. Процедури координації повинні містити пункти, рівні передачі контролю, тощо та зазначатися у відповідних інструкціях органів ОПР.

4.3.7. Диспетчерські дозволи

Диспетчерські дозволи базуються виключно на вимогах щодо забезпечення диспетчерського обслуговування повітряного руху.

4.3.7.1. У диспетчерському дозволі наводяться:

пізнавальний індекс повітряного судна, що зазначається у плані польоту;

межа дії дозволу;

маршрут польоту;

рівень (рівні) польоту для всього маршруту або його частини та, при потребі, зміни рівнів. Якщо дозвіл надається тільки для частини маршруту, слід вказувати пункт, до якого діє ця частина дозволу;

будь-які інші вказівки або інформація з інших питань, наприклад вказівки щодо потреби маневрування при заходженні на посадку або вильоті, зміни радіочастоти або терміну дії дозволу. Термін дії дозволу означає час, після якого цей дозвіл буде автоматично скасовано, якщо виконання польоту не почалося.

4.3.7.2. Диспетчерські дозволи при виконанні надзвукового польоту

4.3.7.2.1. При виконанні надзвукового польоту диспетчерський дозвіл щодо етапу білязвукового прискорення діє щонайменше до кінця цього етапу.

4.3.7.2.2. При переході повітряного судна від надзвукового польоту в крейсерському режимі до дозвукового польоту диспетчерський дозвіл на гальмування та зниження повинен забезпечувати безперервне зниження щонайменше на білязвуковому етапі.

4.3.7.3. Повторення диспетчерських дозволів та вказівок щодо забезпечення безпеки польотів

4.3.7.3.1. Екіпаж повітряного судна повторює диспетчеру повітряного руху частини дозволів та вказівок щодо забезпечення безпеки польотів, які передаються за допомогою радіозв'язку. Завжди повторюються:

диспетчерські дозволи на політ за маршрутом;

дозволи та вказівки щодо руління, посадки, зльоту, очікування біля ЗПС та перетинання ЗПС;

робоча ЗПС; установка шкали барометричного висотоміру; коди SSR; указівки щодо рівнів польоту, курсу та швидкості; ешелон переходу, що передається диспетчером повітряного руху або зазначеного в повідомленнях ATIS.

4.3.7.3.2. Дозволи або вказівки, не передбачені пунктом 4.3.7.3.1 цих Правил, повторюються екіпажем повітряного судна або підтверджуються ним таким чином, щоб не виникло сумніву щодо їх зрозумілості та прийнятності до виконання.

4.3.7.3.3. Диспетчер повітряного руху повинен прослуховувати повторення екіпажем повітряного судна виданого диспетчерського дозволу або вказівки для впевненості у правильному підтвердженні екіпажем повітряного судна та вживати негайних дій щодо усунення будь-яких розбіжностей, виявлених при повторенні наданих дозволів або вказівок.

4.3.7.4. Координація диспетчерських дозволів

Диспетчерський дозвіл узгоджується між диспетчерськими органами стосовно всього маршруту польоту повітряного судна або вказаної частини цього маршруту таким чином:

4.3.7.4.1. Дозвіл екіпажу повітряного судна надається на весь маршрут до аеродрому запланованої посадки:

якщо є можливість до вильоту повітряного судна узгодити цей дозвіл між усіма органами ОНР, які надаватимуть диспетчерське обслуговування цьому повітряному судну, або

якщо існує впевненість у тому, що між органами ОНР, які надаватимуть диспетчерське обслуговування цьому повітряному судну, буде здійснюватися попередня координація.*

* Якщо дозвіл щодо початкового етапу польоту надається тільки як засіб прискорення руху повітряних суден, що вилітають, наступний дозвіл на маршруті буде таким, як зазначено вище, навіть якщо аеродром першої запланованої посадки розташований у районі відповідальності іншого РДЦ, а не того, що видає дозвіл на маршруті.

Якщо попередня координація між органами ОНР не здійснена або її здійснення не передбачається, дозвіл екіпажу повітряного судна надається тільки до того пункту, де

гарантується здійснення такої координації. Перед досягненням такого пункту або в такому пункті екіпаж повітряного судна отримує подальший дозвіл та, при потребі, йому надаються вказівки щодо польоту в зоні очікування.

4.3.7.4.2. При отриманні диспетчерського дозволу в напрямку польоту екіпаж повітряного судна підтримує двосторонній радіозв'язок з диспетчерським органом, під контролем якого він перебуває.

4.3.7.4.3. Коли виліт повітряного судна передбачається з аеродрому, який знаходиться в одному диспетчерському районі із заходженням до іншого диспетчерського району в межах 15 хвилин після вильоту повітряного судна, координація з наступним РДЦ здійснюється до надання дозволу на виліт.

4.3.7.4.4. Якщо екіпаж повітряного судна має намір вийти за межі диспетчерського району для польоту поза контрольованим повітряним простором з подальшим заходженням до того самого або іншого диспетчерського району, дозвіл надається до аеродрому першої посадки. Такий дозвіл або зміни до нього діють тільки для тих частин польоту, які виконуються в контрольованому повітряному просторі.

4.3.7.4.5. За згодою екіпажів повітряних суден, що виконують контрольовані польоти за ППП у візуальних метеорологічних умовах у повітряному просторі класів D та E, органу диспетчерського обслуговування дозволяється надавати екіпажам повітряних суден диспетчерські дозволи, самостійно забезпечувати ешелонування між собою за умов, що:

політ виконується вдень;

диспетчерський дозвіл надається для польоту на рівні 3050 м (10000 футів) або нижче;

відсутній зустрічний конфліктний повітряний рух;

вказуються межі диспетчерського дозволу щодо забезпечення самостійного ешелонування повітряними суднами;

командири повітряних суден підтверджують органу диспетчерського обслуговування, що постійно візуально спостерігають за рухом іншого повітряного судна.

Якщо існує ймовірність того, що політ за ППП у візуальних метеорологічних умовах може стати неможливим, політ за ППП забезпечується альтернативною диспетчерською вказівкою, якої слід дотримуватись екіпажам повітряних суден.

Якщо екіпаж повітряного судна, що виконує політ за ППП, при погіршенні метеорологічних умов вважає, що політ за візуальними метеорологічними умовами неможливий у межах терміну дії диспетчерського дозволу на забезпечення самостійного ешелонування, він, до переходу до приладних метеорологічних умов, інформує про це диспетчерський орган. При цьому екіпажі ПС продовжують політ відповідно до отриманої альтернативної диспетчерської вказівки.

4.4. Контроль за рухом людей та транспортних засобів на аеродромах

4.4.1. Рух людей або транспортних засобів, в тому числі повітряних суден, що взяті на буксир, у зоні маневрування аеродрому контролюється аеродромною диспетчерською

вишкою з метою уникнення небезпеки для них та для повітряних суден, що виконують посадку, руління чи зліт.

4.4.2. Аварійно-рятувальні транспортні засоби, що прямують для надання допомоги повітряному судну, яке зазнає лиха, користуються правом першочерговості перед усіма іншими видами руху на поверхні.

4.4.3. При застосуванні процедур, обумовлених низькою видимістю:

кількість людей та транспортних засобів, що працюють у зоні маневрування аеродрому, обмежується до достатнього мінімуму. При цьому особлива увага приділяється вимогам щодо захисту чутливої(их) зони (зон) ILS під час виконання точних заходжень на посадку за приладами за категорією II або категорією III;

з урахуванням дотримання положень пункту 4.4.2 цих Правил витримується мінімальна відстань між транспортними засобами та повітряними суднами, що виконують руління, яка встановлюється відповідною інструкцією з виконання польотів;

при постійному виконанні точних заходжень на посадку за приладами одночасно за ILS за категорією II або категорією III на одну ЗПС забезпечується більший захист обмежувальних критичних та чутливих зон ILS.

Порядок застосування процедур, обумовлених низькою видимістю, встановлюється згідно з відповідними інструкціями органу ОНР.

4.4.4. За умов виконання положень пункту 4.4.2 цих Правил транспортні засоби, що розташовані у зоні маневрування, повинні дотримуватися таких правил:

- а) транспортні засоби та транспортні засоби, що буксирують повітряні судна, поступають повітряним суднам, що виконують посадку, зліт та руління;
- б) транспортні засоби поступають іншим транспортним засобам, що буксирують повітряні судна;
- в) транспортні засоби поступають іншим транспортним засобам відповідно до місцевих інструкцій органу ОНР;
- г) незважаючи на положення підпунктів "а", "б" та "в", транспортні засоби та транспортні засоби, що буксирують повітряні судна, виконують указівки аеродромної диспетчерської вишки.

4.5. Радіолокаційне забезпечення

Автоматизовані системи керування повітряним рухом повинні забезпечувати індикацію на радіолокаційних дисплеях сповіщень та попереджень, пов'язаних з безпекою польотів, у тому числі сповіщень про виникнення конфліктної ситуації, попереджень про досягнення мінімальної безпечної висоти, прогнозів щодо конфліктної ситуації та ненавмисного дублювання кодів SSR.

(підрозділ 4.5 в редакції наказу Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. N 62)

4.6. Використання радіолокатора управління наземним рухом

Використання радіолокатора управління наземним рухом регламентується інструкціями органів ОНР з урахуванням процедур, зазначених у документі Doc 9426 ICAO.

4.7. Польотно-інформаційне обслуговування

4.7.1. Польотно-інформаційним обслуговуванням забезпечуються усі повітряні судна, на політ яких ця інформація може вплинути і які забезпечуються диспетчерським обслуговуванням повітряного руху або іншим чином відомі відповідним органам обслуговування повітряного руху.

Польотно-інформаційне обслуговування не знімає з командира повітряного судна будь-якої відповідальності, і він повинен приймати остаточне рішення щодо будь-якої запропонованої зміни плану польоту.

4.7.2. Польотно-інформаційне обслуговування забезпечується:

у межах району польотної інформації - центром польотної інформації або іншим відповідним органом обслуговування повітряного руху, який має належні засоби для виконання таких функцій;

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

у межах зон польотної інформації - місцевими диспетчерськими пунктами.

4.7.3. У тому випадку, коли органи ОНР забезпечують одночасно польотно-інформаційне обслуговування й диспетчерське обслуговування, надання диспетчерського обслуговування здійснюється на першочерговій основі стосовно надання польотно-інформаційного обслуговування в усіх випадках, коли цього вимагає надання диспетчерського обслуговування.

За відповідних обставин повітряним суднам, що виконують заходження на посадку, посадку, зліт і набирання висоти, може терміново знадобитися важлива інформація, крім тієї, що відноситься до надання диспетчерського обслуговування.

4.7.4. Польотно-інформаційне обслуговування передбачає надання інформації щодо:

а) фактичних та прогнозованих погодних умов на аеродромах вильоту, призначення та запасних;

б) відповідних явищ погоди за маршрутами в межах району польотної інформації (SIGMET та AIRMET);

в) вулканічної діяльності, яка передусє виверженню, вулканічних вивержень, а також хмар вулканічного попелу;

г) викиду до атмосфери радіоактивних речовин або токсичних хімічних речовин;

г) зміни експлуатаційного стану навігаційних засобів;

д) зміни стану аеродромів і пов'язаних з цим засобів, у тому числі інформації про стан робочих площ аеродрому, коли вони покриті снігом, льодом або значним шаром води;

е) безпілотних некерованих аеростатів;

є) небезпеки зіткнення для повітряних суден, що виконують політ у повітряному просторі класів C, D, E, F і G;*

* Інформація, зазначена в підпункті "є", буде іноді неповною та містити тільки відомості про повітряні судна, присутність яких може становити загрозу зіткнення з повітряними суднами, які інформуються, а органи ОПР не можуть взяти на себе відповідальність за її постійний випуск або за її точність.

У тому випадку, коли існує потреба в доповненні інформації про загрозу зіткнення, яка надана відповідно до підпункту "є", або в разі тимчасового порушення польотно-інформаційного обслуговування у визначеному повітряному просторі можна застосовувати радіомовну передачу інформації про рух повітряними суднами.

ж) польоту над водною поверхнею, для чого по змозі і на прохання пілота надається будь-яка наявна інформація, наприклад про радіопозивний, місцерозташування, лінію шляху, швидкість тощо, про надводні судна у даному районі;

з) заборон та обмежень використання повітряного простору, які можуть впливати на безпеку польотів, якщо не видано NOTAM;

и) будь-якої іншої інформації, що може вплинути на безпеку польотів.

4.7.5. Крім інформації, зазначеної у пункті 4.7.4 цих Правил, польотно-інформаційне обслуговування, яке надається повітряним суднам, що виконують польоти за ПВП, передбачає надання наявної інформації щодо руху й погодних умов за маршрутами польотів, за якими політ за ПВП може стати неможливим.

4.7.6. Метеорологічна й оперативна інформація про навігаційні засоби та аеродроми (за наявності такої), що входить до польотно-інформаційного обслуговування, надається в об'єднаному, з експлуатаційної точки зору, вигляді.

4.7.7. Повідомлення, що містять об'єднану оперативну польотну інформацію, передаються на борт повітряних суден у повному обсязі й відповідній послідовності для різних етапів польоту.

4.7.8. Якщо при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні забезпечуються радіомовні передачі, вони повинні складатися з повідомлень, що містять об'єднану інформацію про окремі експлуатаційні та метеорологічні елементи на різних етапах польоту. Ці радіомовні передачі можуть бути типу VOLMET, ATIS та такі, які не віднесені до вищезазначених, і повинні здійснюватися у діапазонах ДВЧ.

4.7.9. ДВЧ-радіомовні передачі всіх типів при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні забезпечуються відповідно до вимог чинних нормативно-правових актів.

Підготовка та поширення ДВЧ-радіомовних передач типу VOLMET забезпечуються Украерорухом.

4.7.10. У разі, якщо забезпечуються радіомовні передачі типу VOLMET:

кількість аеродромів, метеорологічна інформація яких підлягає включенню до радіомовних передач VOLMET, не повинна перевищувати десяти;

як правило, до складу радіомовних передач VOLMET, що ведуться в діапазоні ДВЧ, уводяться зведення про фактичну погоду (METAR) та прогноз на посадку типу "TREND";

кожне повідомлення по аеродрому позначається назвою аеродрому, до якого стосується інформація;

у разі ненадходження оновленої метеорологічної інформації трансляції підлягає попередня інформація за умовами, що термін її дії не перевищує двох годин від часу спостереження, в іншому випадку після назви пункту мовлення метеоінформації VOLMET слід повідомляти про відсутність інформації;

радіомовні передачі повинні вестися безперервно та з повтореннями (циклічно);

за наявності практичної можливості тривалість радіомовної передачі повідомлення не повинна перевищувати 5 хвилин, при цьому швидкість передачі не повинна перевищувати 100 слів/хв. та не погіршувати якості приймання;

радіомовні передачі VOLMET повинні оновлюватися через кожні 30 хвилин.

4.7.11. ДВЧ-радіомовні передачі типу VOLMET ведуться англійською мовою. У зазначених радіомовних передачах повинна використовуватися стандартна фразеологія радіотелефонного зв'язку.

4.7.12. У радіомовних передачах типу VOLMET, призначених для забезпечення екіпажів повітряних суден за маршрутами польотів, при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні метеорологічна інформація повинна транслюватися відкритим текстом у зазначеній послідовності:

назва передавальної станції (пункту мовлення метеоінформації VOLMET);

назва аеродрому;

дата і час спостереження за UTC;

напрямок та швидкість приземного вітру;

видимість (метеорологічна дальність видимості), у тому числі істотні зміни за напрямками;*

дальність видимості на злітно-посадковій смузі (за наявності відповідної групи в зведенні);

явища погоди, їх інтенсивність або близькість;*

кількість хмар у шарах;*

форма хмар (тільки для СВ і TCU);*

висота нижньої межі шарів хмар або вертикальна видимість;*

температура повітря;

температура точки роси;

атмосферний тиск QNH;

додаткова інформація про нещодавні явища погоди, які мають оперативне значення, та про зсув вітру, за наявності;

стан ЗПС (за наявності відповідної групи в зведенні);

прогноз для посадки типу "TREND".

4.7.13. Радіомовні передачі ATIS забезпечуються на тих аеродромах, де треба знизити навантаження на ДВЧ-канали двостороннього зв'язку ОПР "повітря - земля". Якщо ці передачі забезпечуються, вони можуть складатися з:

однієї радіомовної передачі для повітряних суден, що прибувають або

однієї радіомовної передачі для повітряних суден, що вилітають, або

однієї радіомовної передачі для повітряних суден, що прибувають, і тих, що вилітають;

двох радіомовних передач відповідно для повітряних суден, що прибувають, і тих, що вилітають, на тих аеродромах, де тривалість радіомовної передачі для повітряних суден, що прибувають, і тих, що вилітають, була б занадто великою.

4.7.14. Для радіомовних передач ATIS використовується, якщо це практично можливо, окрема частота ДВЧ-діапазону. Якщо неможливо використовувати окрему частоту, передачу можна вести на мовному(их) каналі(ах) найбільш відповідного навігаційного засобу (засобів) у районі аеродрому, бажано на каналі VOR, за умови, що він має достатню зону дії і забезпечує потрібну якість приймання сигналу і що позначення цього навігаційного засобу чергується з цією передачею таким чином, щоб остання не була забита.

4.7.15. Радіомовні передачі ATIS не ведуться на мовному каналі ILS

4.7.16. У разі, якщо ATIS забезпечується:

а) радіомовна інформація стосується одного аеродрому;

б) радіомовні передачі ведуться безперервно і з повторенням;

в) радіомовна інформація негайно оновлюється, якщо відбувається істотна зміна;

г) інформація, що міститься у поточній радіомовній передачі, негайно доводиться до відома відповідного(их) органу(ів) ОПР, що забезпечує(ють) повітряні судна інформацією, яка стосується заходження на посадку, посадки і зльоту, у тому випадку, коли дане повідомлення не готувалося цим(и) органом(ами);

г) окремі повідомлення ATIS позначаються індексом у вигляді літери з фонетичного алфавіту ICAO. Наступним повідомленням ATIS індекси присвоюються за абеткою;

д) повітряні судна підтверджують приймання радіомовної інформації після встановлення зв'язку з органом ОПП, що забезпечує, відповідно, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування;

е) відповідний орган ОПП, який відповідає на повідомлення, що зазначене вище в підпункті "д", коли мова йде про повітряні судна, які прибувають або в інший такий час, який може бути встановлений відповідним повноважним органом ОПП, забезпечує повітряні судна поточними даними про встановлення висотоміру.

4.7.17. Радіомовні передачі ATIS, що забезпечуються на аеродромах, які виділені для використання у рамках міжнародних повітряних сполучень, повинні вестись англійською та російською мовами, а для аеродромів, які визначені тільки для внутрішньодержавних повітряних сполучень, - російською мовою.

4.7.18. Якщо радіомовні передачі ATIS ведуться кількома мовами, для кожної мови використовується окремий канал.

4.7.19. У разі, якщо через метеорологічні умови, що швидко змінюються, до радіомовної передачі ATIS недоцільно включати метеорологічне зведення, у повідомленнях ATIS зазначається, що відповідна інформація про погоду буде передана при початковому встановленні зв'язку з відповідним органом ОПП.

4.7.20. Інформацію ATIS, що міститься у поточній радіомовній передачі, одержання якої підтверджено відповідним повітряним судном, не потрібно включати у передачу, направлену для цього повітряного судна, за винятком даних про установку висотоміру, що даються відповідно до підпункту "е" пункту 4.7.16 цих Правил.

4.7.21. Якщо повітряне судно підтверджує приймання радіомовної передачі ATIS, що вже застаріла, будь-який елемент інформації, що вимагає відновлення, негайно передається цьому повітряному судну.

4.7.22. У випадках, якщо це практично можливо, тривалість радіомовної передачі повідомлення ATIS не повинна перевищувати 30 секунд, і при цьому швидкість передачі або пізнавальний сигнал навігаційного засобу, який використовується для передачі ATIS, не повинні погіршувати якість приймання повідомлення ATIS.

4.7.23. Радіомовні повідомлення ATIS, що містять інформацію як для повітряних суден, що вилітають, так і для повітряних суден, що прилітають, передбачають наявність таких елементів інформації у зазначеному порядку:

назва аеродрому;

індекс маршрутів прильоту/вильоту;

час спостереження за UTC;

вид передбачуваного заходу (заходів) на посадку;

ЗПС, яка (які) використовується(ються); стан аеродромної системи аварійного гальмування, що становить потенційну небезпеку, якщо така є;

особливі умови на поверхні ЗПС і, якщо доцільно, умови гальмування/коефіцієнт зчеплення;

якщо доцільно, затримка в зоні чекання;

ешелон переходу, у відповідному випадку;

інша важлива оперативна інформація;

напрямок і швидкість приземного вітру, у тому числі значні зміни (у відповідних випадках напрямком з урахуванням магнітного схилення);

видимість і, у відповідному випадку, дальність видимості на ЗПС (RVR);*

явища погоди, їх інтенсивність або близькість;*

кількість хмар, висота нижньої межі, форма (лише для CB, TCU) або вертикальна видимість;*

температура повітря;

температура точки роси;

дані для установки (установок) висотоміру;

будь-яка наявна інформація про особливі метеорологічні явища у зонах заходження на посадку і набирання висоти включно, зсув вітру та інформація про нещодавні явища погоди, які впливають на виконання польотів;

прогноз на посадку типу "TREND";

особливі вказівки ATIS.

4.7.24. Радіомовні повідомлення ATIS, що містять інформацію тільки для повітряних суден, що прибувають, передбачають наявність таких елементів інформації у зазначеному порядку:

назва аеродрому;

індекс маршруту прильоту;

час спостереження за UTC;

вид передбачуваного заходження (заходжень) на посадку;

основна ЗПС для посадки; стан аеродромної системи аварійного гальмування, що становить потенційну небезпеку, якщо така є;

особливі умови на поверхні ЗПС і, якщо доцільно, умови гальмування/коефіцієнт зчеплення;

якщо доцільно, затримка в зоні чекання;

ешелон переходу, у відповідному випадку;

інша важлива оперативна інформація;

напрямок і швидкість приземного вітру, в тому числі значні зміни (у відповідних випадках напрямок з урахуванням магнітного схилення);

видимість і, у відповідному випадку, дальність видимості на ЗПС (RVR);*

явища погоди, їх інтенсивність або близькість;*

кількість хмар, висота нижньої межі, форма (лише для CB, TCU) або вертикальна видимість;*

температура повітря;

температура точки роси;

дані для установки (установок) висотоміру;

будь-яка наявна інформація про особливі метеорологічні явища в зоні заходження на посадку, у тому числі зсув вітру та інформація про нещодавні явища погоди, які впливають на виконання польотів;

прогноз на посадку типу "TREND";

особливі вказівки ATIS.

4.7.25. Радіомовні повідомлення ATIS, що містять інформацію тільки для повітряних суден, що вилітають, мають такі елементи інформації у зазначеному порядку:

назва аеродрому;

індекс маршруту вильоту;

час спостереження за UTC;

ЗПС, яка (які) використовується(ються) для зльоту; стан аеродромної системи аварійного гальмування, що є потенційною небезпекою, за наявності;

особливі умови на поверхні ЗПС, що використовується(ються) для зльоту і, якщо доцільно, умови гальмування / коефіцієнт зчеплення;

інша важлива оперативна інформація;

напрямок і швидкість приземного вітру, у тому числі значні зміни (у відповідних випадках напрямок з урахуванням магнітного схилення);

видимість і, у відповідному випадку, дальність видимості на ЗПС (RVR);*

явища погоди, їх інтенсивність або близькість;*

кількість хмар, висота нижньої межі, форма (лише для CB, TCU) або вертикальна видимість;*

температура повітря;

температура точки роси;

дані для установки (установок) висотоміру;

будь-яка наявна інформація про особливі метеорологічні явища у зоні набирання висоти, в тому числі зсув вітру;

прогноз на посадку типу "TREND";

особливі вказівки ATIS.

4.7.26. Радіомовні передачі ATIS повинні бути якомога найкоротшими. Інформацію, крім тієї, що зазначена в пунктах 4.7.23, 4.7.24 та 4.7.25, наприклад інформацію, яка вже є у збірниках аеронавігаційної інформації (AIP), повідомленнях NOTAM, потрібно надавати тільки тоді, коли це виправдовується надзвичайними обставинами.

4.7.27. Підготовка та поширення ДВЧ-радіомовних передач типу ATIS забезпечуються Украерорухом або відомчим органом УПР.

4.7.28. До ДВЧ-радіомовних передач, які не відносяться до типу VOLMET або ATIS при оперативному польотно-інформаційному обслуговуванні, відносяться передачі про фактичну погоду на аеродромі, що містять таку інформацію у зазначеній послідовності:

назва аеродрому;

час спостереження за UTC;

напрямок і швидкість приземного вітру, у тому числі значні зміни (у відповідних випадках напрямок з урахуванням магнітного схилення);

напрямок і швидкість вітру на висоті 100 метрів та висоті кола;

видимість і, у відповідному випадку, дальність видимості на ЗПС (RVR);*

явища погоди, їх інтенсивність або близькість;*

кількість хмар, висота нижньої межі, форма (лише для CB, TCU) або вертикальна видимість;*

* Ці елементи замінюються словом "CAVOK" у тому разі, якщо видимість становить 10 км або більше, відсутня хмарність нижче 1500 м або нижче мінімальної абсолютної висоти в секторі залежно від того, яке значення більше, відсутні купчасто-дощова

хмарність, а також явища погоди, що мають важливе з точки зору експлуатації значення: мряка, дощ, сніг, снігові зерна, крижані кристали, град, крижана крупа, туман, серпанок, пісок, пил широкого розповсюдження, імла, дим, вулканічний попіл, пилові/піщані бурі, шквал, смерч, гроза, переохолоджені опади, низова заметіль, поземок.

температура повітря;

температура точки роси;

дані для установки (установок) висотоміру;

додаткова наявна інформація про нещодавні явища погоди, які впливають на виконання польотів, та особливі метеорологічні явища в зонах заходження на посадку, зльоту й набирання висоти, у тому числі зсув вітру;

інформація про стан ЗПС і робочий курс посадки включно;

прогноз на посадку типу "TREND".

4.7.29. Зазначені у пункті 4.7.28 цих Правил радіомовні передачі забезпечуються аеродромним метеорологічним органом та ведуться російською мовою.

4.8. Аварійне обслуговування

4.8.1. Функції аварійного обслуговування і збору всієї польотної інформації про повітряне судно, що перебуває в аварійному стані (що зазнає або зазнало лиха), виконують органи ОНР.

4.8.2. Аварійним обслуговуванням забезпечуються:

усі повітряні судна, що забезпечуються диспетчерським обслуговуванням;

усі повітряні судна, що подали план польоту або відомі органам ОНР з інших джерел;

будь-які повітряні судна, якщо відомо або передбачається, що вони є об'єктом незаконного втручання.

4.8.3. РДЦ та центри польотної інформації є головними пунктами для збору всієї польотної інформації щодо аварійного стану повітряного судна, яке виконує політ у межах відповідного диспетчерського району (району польотної інформації) для передачі такої інформації відповідному КЦПР.

4.8.4. У разі виникнення аварійного стану ПС, що перебуває під керуванням аеродромного диспетчерського органу або диспетчерського органу підходу, відповідний орган ОНР негайно повідомляє про це відповідний РДЦ, який, у свою чергу, повідомляє КЦПР, за винятком, коли таке повідомлення не потрібне, якщо аварійне становище має такий характер, за якого таке повідомлення буде зайвим.

4.8.5. У повідомленні, яке РДЦ (центр польотної інформації) передає до КЦПР, повинна міститися така інформація:

стадія аварійного стану: "непевність", "тривога" або "лихо";

орган або особа, які надають повідомлення;

характер аварійної ситуації або події;

найбільш важлива інформація з плану польоту (тип повітряного судна, номер рейсу, радіотелефонний позивний, маршрут польоту, кількість осіб на борту та інше залежно від обставин);

орган або повітряне судно, що виходило востаннє на зв'язок з повітряним судном, що розшукується;

час сеансу зв'язку й використана частота;

місцеперебування повітряного судна або остання доповідь про місцеперебування і яким чином воно визначалося;

колір і пізнавальні знаки повітряного судна;

дії, які розпочаті органом ОПР, що передає повідомлення;

інші дані, що стосуються справи.

Відсутність інформації щодо будь-якого з елементів, зазначених вище, не є підставою для затримки передачі повідомлення.

4.8.6. У разі потреби невідкладного надання допомоги відповідний диспетчерський орган, що виконує функції аеродромного диспетчерського органу або диспетчерський орган, що виконує функції підходу, сповіщає за командою керівника польотів усі місцеві аварійно-рятувальні служби (відповідно до схеми аварійного обслуговування), а потім повідомляє відповідний РДЦ.

4.8.7. У разі виникнення аварійного стану з повітряним судном орган ОПР, у зоні відповідальності якого перебуває дане повітряне судно, якнайшвидше повідомляє суміжний орган ОПР за напрямком польоту.

4.8.8. Стадії аварійного стану оголошуються у таких випадках:

4.8.8.1. Стадія непевності (*INCERFA*) оголошується, коли:

не було жодного донесення з борту повітряного судна упродовж 30 хвилин з часу, коли мало бути отримане останнє донесення, чи з часу першої невдалої спроби встановити зв'язок з таким повітряним судном;

повітряне судно не прибуло упродовж 30 хвилин після закінчення розрахункового часу прибуття або останнього повідомлення, за винятком тих випадків, коли немає жодного сумніву щодо безпеки повітряного судна й осіб, що перебувають на його борту.

4.8.8.2. Стадія тривоги (*ALERFA*) оголошується, коли:

після стадії непевності наступні спроби встановити зв'язок з повітряним судном чи наведення довідок про нього з інших джерел не дали жодних нових відомостей про це повітряне судно;

повітряне судно, якому було надано дозвіл на посадку, не здійснило її упродовж 5 хвилин після закінчення розрахункового часу посадки, і з цим повітряним судном не вдалося встановити зв'язок;

отримана інформація про те, що експлуатаційна ефективність повітряного судна знизилась, але не настільки, щоб стала ймовірною потреба вимушеної посадки, за винятком тих випадків, коли є дані, які знімають побоювання щодо безпеки повітряного судна та осіб, що перебувають на його борту;

стало відомо (або є припущення), що повітряне судно стало об'єктом незаконного втручання.

4.8.8.3. Стадія лиха (*DETRESFA*) оголошується, коли:

після стадії тривоги подальші спроби встановити зв'язок з повітряним судном були невдалими і всі зусилля щодо більш широкого наведення довідок указують на ймовірність того, що дане повітряне судно зазнало лиха;

вважається, що запас палива на борту повітряного судна є недостатнім для того, щоб це повітряне судно досягло місця, придатного для безпечної посадки;

отримана інформація про те, що експлуатаційна ефективність повітряного судна знизилася до такого ступеня, що стала ймовірною потреба вимушеної посадки;

отримана інформація або є достатні підстави вважати, що повітряне судно має намір здійснити або здійснило вимушену посадку, за винятком тих випадків, коли є достатня упевненість у тому, що повітряному судну та особам, що перебувають на його борту, не загрожує безпосередня небезпека і вони не потребують негайної допомоги.

4.8.9. Залежно від розвитку аварійної ситуації з повітряним судном стадії непевності, тривоги або лиха можуть оголошуватися послідовно або безпосередньо.

4.8.10. Орган ОПР повинен прагнути одержати інформацію, яка була відсутня на момент передачі повідомлення до КЦПР до оголошення стадії лиха, якщо є обґрунтована впевненість у тому, що ця стадія настане.

4.8.11. Крім повідомлення, зазначеного у пункті 4.8.5 цих Правил, орган ОПР передає до КЦПР будь-яку іншу корисну інформацію, особливо про зміну аварійного стану за стадіями, або інформацію про скасування аварійного стану.

Відповідальність за відміну дій, які було розпочато КЦПР, несе сам КЦПР.

4.8.12. Органи ОПР, при потребі, використовують усі наявні засоби зв'язку для встановлення й підтримки зв'язку з повітряним судном, що перебуває в аварійному стані, і для запиту відомостей про це повітряне судно.

4.8.13. У разі вимушеної посадки повітряного судна поза межами аеродрому орган ОПР (при наявності такої можливості) дає вказівку екіпажу повітряного судна, що перебуває у районі вимушеної (передбачуваної) посадки, прослуховувати частоту 121,5 МГц на одній з двох наявних радіостанцій діапазону ДВЧ для ретрансляції повідомлень повітряного судна, що зазнає лиха.

4.8.14. З метою своєчасного надання допомоги повітряному судну в РДЦ організується органами ОПР цілодобово, а на аеродромних диспетчерських вишках і диспетчерських органах підходу - у період їхньої роботи прослухування частоти 121,5 МГц.

4.8.15. За відсутності радіолокаційного контролю або з моменту зникнення на екрані радіолокатора відмітки повітряного судна, що перебуває в аварійному стані, відповідний орган ОПР прокладає на карті маршрут польоту повітряного судна для визначення імовірного наступного місцезнаходження цього повітряного судна і його максимального віддалення від останнього відомого місцезнаходження (за доповіддю екіпажу або даними радіолокатора), а також маршрути польоту інших повітряних суден, що перебувають поблизу аварійного повітряного судна, для визначення їх імовірного наступного місцезнаходження та максимальної тривалості польоту.

4.8.16. Коли районний диспетчерський центр або центр польотної інформації вирішує, що повітряне судно перебуває в стадії непевності або тривоги, він повинен, якщо це практично можливо, повідомити експлуатанта до повідомлення координаційного центру пошуку та рятування.

Якщо повітряне судно перебуває у стадії лиха, КЦПР інформується негайно.

4.8.17. Орган ОПР по змозі в найкоротший термін інформує інші повітряні судна, що перебувають поблизу аварійного повітряного судна, про характер аварійного стану.

4.8.18. У разі, якщо орган ОПР знає або припускає, що повітряне судно є об'єктом незаконного втручання, у повідомленнях, які передаються каналами "земля - повітря", орган ОПР зобов'язаний уникати яких-небудь посилань на характер аварійного стану, якщо на це не було посилань у повідомленнях, що надійшли з борту повітряного судна, і якщо є підстави гадати, що таке посилання погіршить становище.

4.9. Відповідальність за ешелонування повітряних суден за умов маневрування повітряного судна відповідно до рекомендацій щодо усунення загрози зіткнення

4.9.1. Використання бортової системи попередження зіткнень (ACAS) не впливає на встановлену відповідальність пілотів та органів ОПР за забезпечення безпеки польотів повітряних суден.

4.9.2. При отриманні повідомлення про те, що повітряне судно здійснює маневрування відповідно до рекомендацій ACAS щодо усунення загрози зіткнення, органу ОПР забороняється надавати екіпажу повітряного судна вказівки, які суперечать рекомендаціям ACAS, що передані екіпажу повітряного судна.

4.9.3. За умови, коли екіпаж повітряного судна призупинив дотримання диспетчерського дозволу у зв'язку з виконанням ним рекомендацій щодо усунення загрози зіткнення, орган ОПР з цього моменту не несе відповідальності за забезпечення ешелонування при маневруванні цього повітряного судна з іншими повітряними суднами, яких стосується це маневрування.

4.9.4. При виконанні екіпажем повітряного судна маневрування, пов'язаного з рекомендацією ACAS, орган ОПР (за наявності такої можливості) забезпечує інформацією про повітряний рух екіпажі повітряних суден, яких стосується це маневрування.

4.9.5. Відповідальність органа ОПП за забезпечення ешелонування між усіма повітряними суднами, що були пов'язані з маневруванням повітряного судна, пов'язаного з рекомендацією ACAS, поновлюється тоді, якщо:

орган ОПП підтверджує отримання від екіпажу повітряного судна повідомлення про те, що його повітряне судно знову виконує політ відповідно до поточного диспетчерського дозволу;

орган ОПП підтверджує отримання від екіпажу повітряного судна повідомлення про те, що екіпаж повітряного судна відновлює виконання поточного диспетчерського дозволу та видає альтернативний диспетчерський дозвіл, який підтверджується екіпажем повітряного судна.

**Начальник управління забезпечення
аеронавігаційного обслуговування
польотів Україатрансу**

В. Настасієнко

Додаток 1
до пункту 3.1.1 Правил польотів
повітряних суден та обслуговування
повітряного руху в класифікованому
повітряному просторі України

Клас повітряного простору	Відстань від хмар	Видимість в польоті
B, C, D та E	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км - на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, 5 км - нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів)
F, G вище абсолютної висоти 900 м (3000 футів) або вище висоти 300 м (1000 футів) над місцевістю залежно від того, яка величина більша	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км - на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, 5 км - нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів)
F, G на абсолютній висоті 900 м (3000 футів) і нижче або на висоті 300 м (1000 футів) над місцевістю і нижче, залежно від того, яка величина більша	По горизонталі - відсутність хмар у напрямку польоту та при видимості земної або водної поверхні. По вертикалі: 50 метрів - до нижньої межі хмар у рівнинній та	5 км, 2 км - в рівнинній та пагористій місцевості при виконанні польотів з приладною швидкістю 300 км/год. та менше, 500 метрів - для вертольотів,

	пагористій місцевості з приладною швидкістю 300 км/год. та менше; 100 метрів - до нижньої межі хмар у гористій місцевості, а також у рівнинній та пагористій місцевості з приладною швидкістю 301 - 465 км/год.; Вище хмар польоти не виконуються	якщо вони виконують зависання та переміщення на висоті до 10 метрів або виконують маневри на швидкості до 10 км/год.
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Додаток 2
до пунктів 3.6.1 та 3.6.2 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України

Таблиця розрахунку ешелону переходу

	Атмосферний тиск QNH					
АВП	Від 942,2 до 959,4	Від 959,5 до 977,1	Від 977,2 до 995,0	Від 995,1 до 1013,2	Від 1013,3 до 1031,6	Від 1031,7 до 1050,3
<i>3050</i>	<i>130</i>	<i>125</i>	<i>120</i>	<i>115</i>	<i>110</i>	<i>105</i>

АВП - абсолютна висота переходу у метрах.

Значення ешелону переходу включає перехідний шар у **300 м** між АВП та ешелонію переходу.