

**ІНСТРУКЦІЯ**  
**з організації та здійснення об'єктивного контролю**  
**при обслуговуванні повітряного руху та виробничій**  
**діяльності цивільної авіації України**

1. Загальні положення

1.1. Інструкція з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій діяльності цивільної авіації України (далі - Інструкція) розроблена відповідно до вимог Повітряного кодексу України ( 3167-12 ), Стандартів і Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) ( 995\_655 ).

1.2. Дія Інструкції поширюється на підприємства, організації та установи незалежно від форм власності, діяльність яких здійснюється у галузі цивільної авіації (ЦА) України (далі - підприємства ЦА) та які забезпечують технічну експлуатацію наземних засобів об'єктивного контролю (далі - НЗОК).

1.3. Об'єктивний контроль інформації при обслуговуванні повітряного руху (ОПР) та виробничій діяльності підприємств ЦА використовується з такою метою:

розслідування авіаційних подій, інцидентів;  
розслідування актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації;  
розгляд претензій користувачів повітряного простору;  
оцінка управління повітряним рухом з навчально-тренувальною метою та оцінка рівня підготовки авіаційного персоналу;

контроль роботи наземних засобів радіотехнічного забезпечення (РТЗ).

*{ Пункт 1.3 розділу 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

1.4. Технічне забезпечення об'єктивного контролю при ОПР та виробничій діяльності здійснюється НЗОК, які виконують автоматичний запис:

прямого мовного електрозв'язку на каналах авіаційного повітряного, авіаційного наземного, внутрішньоаеропортового електрозв'язку або електрозв'язку лініями передавання даних між органами ОПР, а також між органами ОПР та відповідними військовими органами;

даних спостереження на автоматизованих системах керування повітряним рухом (АС КПП), отриманих від первинних і вторинних радіолокаційних станцій (РЛС) або засобів автоматичного залежного спостереження (ADS);

даних введення (виведення) з робочих місць диспетчерів управління повітряним рухом (УПР) та інженерно-технічного персоналу АС КПП.

Окрім того, НЗОК забезпечують фотореєстрацію з екранів індикаторів посадкових радіолокаторів (ПРЛ) або цифровий запис радіолокаційної інформації (РЛІ) здійснення заходжень повітряних суден (ПС) на посадку.

1.5. Автоматичний запис мовної, радіолокаційної, планової інформації є засобом об'єктивного контролю роботи технологічного обладнання та посадових осіб підприємств ЦА і повинен вестись безперервно протягом усього часу здійснення ОПР та виробничої діяльності.

1.6. Організація та забезпечення об'єктивного контролю на підприємствах ЦА покладається на керівників цих підприємств, технічне забезпечення та якість виконання об'єктивного контролю

інформації покладається на керівників служб з технічної експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів та авіаційного електрозв'язку (далі - служби РТЗ) цих підприємств.

*{ Пункт 1.6 розділу 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

#### 1.7. Нормативні посилання

Під час розроблення Інструкції використовувалися такі нормативно-правові акти та документи:

Повітряний кодекс України ( 3167-12 );

Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджені наказом Державіаслужби від 13.12.2005 N 943 ( з1588-05 ), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.12.2005 за N 1588/11868 (зі змінами);

Правила технічної експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення в цивільній авіації України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 08.05.2007 N 381 ( з0705-07 ), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 21.06.2007 за N 705/13972;

Додаток 10 ( 995\_655 ) до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ( 995\_038 ) "Авиационная электросвязь". Том II "Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS", ІКАО, 2001 (зі змінами);

Додаток 11 ( 995\_655 ) до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ( 995\_038 ) "Обслуживание воздушного движения. Диспетчерское обслуживание воздушного движения, полотно-информационное обслуживание, служба аварийного оповещения", ІКАО, 2001 (зі змінами);

Дос. 4444 - АТМ/501. "Организация воздушного движения. Правила аэронавигационного обслуживания", ІКАО, 2007 (зі змінами);

Дос. 9426 - АН/924. "Руководство по планированию обслуживания воздушного движения", ІКАО, 1984.

*{ Пункт 1.7 розділу 1 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

#### 1.8. Визначення

В Інструкції терміни мають такі визначення:

Авіаційний електрозв'язок - електрозв'язок, призначений для будь-яких авіаційних потреб.

Авіаційний наземний електрозв'язок - авіаційний електрозв'язок, що використовує засоби електрозв'язку ЦА, технічні засоби автоматизованої системи електрозв'язку країни і міжнародні мережі електрозв'язку.

Авіаційний повітряний електрозв'язок - авіаційний електрозв'язок, що використовує засоби проводового електрозв'язку та авіаційного радіозв'язку з екіпажами ПС у процесі всього польоту.

Авіаційна подія - подія, пов'язана з використанням повітряного судна, яка має місце з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули повітряне судно, і під час якої: будь-яка особа отримує тілесні ушкодження із смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження чи повітряне судно одержує пошкодження або руйнування конструкції. Авіаційні події поділяються на катастрофи та аварії. { Термін "Авіаційна подія" пункту 1.8 розділу 1 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

Авіаційні події поділяються на катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти.

Авіаційний радіозв'язок - вид електрозв'язку, що здійснюється за допомогою електромагнітних коливань у відведеному для цивільної авіації діапазоні частот і призначений для наземних і повітряних служб електрозв'язку.

Авіаційна станція (RR S1.81) - наземна станція авіаційної рухомої служби. У деяких випадках авіаційна станція може встановлюватися на борту морського судна або на платформі в морі.

Автоматичне залежне спостереження (ADS) - метод спостереження, при якому повітряне судно автоматично передає лінією передавання даних інформацію, отриману від бортових навігаційних систем і систем свого місцевизначення, включаючи інформацію про розпізнавальний індекс ПС, чотиримірні координати, а також ряд додаткових даних.

Відтворення (інформації) - процес одержання записаної інформації з сигналограми у початковій формі.

Внутрішньоаеропортовий електрозв'язок - авіаційний електрозв'язок, що використовує засоби авіаційного наземного електрозв'язку для забезпечення оперативного керівництва виробничою діяльністю підприємств ЦА та взаємодії органів ОПР.

Всесвітній координований час (UTC) - практична атомна шкала, яка відраховує час за Гринвіцьким меридіаном.

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.

Доріжка запису - слід, який залишає головка записування на носіїві запису на його поверхні чи в його робочому шарі і який відображує записану інформацію.

Електрозв'язок - будь-яке передавання, випромінювання або приймання знаків, сигналів, письмового тексту, зображень та звуків або повідомлень будь-якого роду по проводовій, радіо-, оптичній або інших електромагнітних системах. { Термін "Електрозв'язок" пункту 1.8 розділу 1 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( z0123-10 ) від 19.01.2010 }

Електрозв'язок "пілот - диспетчер" лінією передавання даних - засіб зв'язку між диспетчером і пілотом з метою управління повітряним рухом з використанням лінії передавання даних.

Електрозв'язок лінією передавання даних - вид електрозв'язку, призначений для обміну повідомленнями лінією передавання даних.

Записування (інформації) - процес перетворення сигналів інформації у просторову зміну фізичних характеристик або форми носія запису з метою збереження та подальшого відтворення записаної інформації.

Інцидент - будь-яка подія, крім авіаційної події, що пов'язана з використанням повітряного судна, яка впливає або могла вплинути на безпеку експлуатації. { Пункт 1.8 розділу 1 доповнено терміном "Інцидент" згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( z0123-10 ) від 19.01.2010 }

Канал авіаційного електрозв'язку - сукупність технічних засобів та середовища поширення сигналів, що забезпечує передавання повідомлень під час підключення абонентських пристроїв.

Копіювання (записаних сигналів) - процес одночасного одержання одного або кількох примірників усієї сигналограми або її частини.

Магнітофон - пристрій магнітного записування і відтворення звуку, в якому носієм запису є магнітна стрічка.

Магнітний диск - носій магнітного запису у формі диска.

Магнітна стрічка - носій магнітного запису, який має форму стрічки.

Метеорологічне мовлення - регулярне радіомовне передавання метеорологічної інформації для ПС, які перебувають у польоті.

*{ Термін "Надзвичайна подія" пункту 1.8 розділу 1 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( z0123-10 ) від 19.01.2010 }*

Наземні засоби об'єктивного контролю (НЗОК) - технічні засоби забезпечення технологічного процесу здійснення реєстрування інформації визначеного типу в реальному часі та її відтворення.

Носій (запису) - фізичне тіло, що використовується під час записування для збереження у ньому чи на його поверхні сигналів інформації.

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

Об'єктивний контроль - технологічний процес реєстрування інформації визначеного виду в реальному часі та її відтворення за допомогою спеціальних технічних засобів при здійсненні авіаційної діяльності.

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

Передавання даних (каналами авіаційного електрозв'язку) - вид авіаційного електрозв'язку з метою передавання даних за призначенням.

Підприємства ЦА - підприємства, організації та установи, діяльність яких здійснюється в галузі цивільної авіації України.

Радіотелефонний зв'язок - телефонний електрозв'язок за допомогою радіохвиль.

Радіомовлення (у системі авіаційного електрозв'язку) - передавання інформації, яка не адресується конкретній авіаційній станції чи станціям.

Розслідування авіаційної події - процес, що проводиться за наявності факту авіаційної події, який включає збір та аналіз інформації про авіаційну подію, встановлює причину (причини) її виникнення, підготовку висновків із зазначенням цієї причини (причин) і вироблення рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому.

Сигналограма - носій запису, що містить у собі сигнали записаної інформації.

Стирання (інформації) - знищення записаних сигналів на сигналограмі.

Служба автоматичного передавання інформації у районі аеродрому (ATIS) - автоматичне надання (цілодобово або у визначений час доби) поточної встановленої інформації для повітряних суден, які прибувають та відлітають.

Служба з технічної експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку - структурний підрозділ підприємства цивільної авіації, що здійснює комплекс організаційно-технічних заходів, спрямованих на забезпечення польотів повітряних суден, виконання певних функцій обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємства цивільної авіації з використанням наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку. { Пункт 1.8 розділу 1 доповнено терміном згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

Станція авіаційного електрозв'язку - станція служби авіаційного електрозв'язку.

Твердий магнітний диск (ТМД) - магнітний диск, основа якого зроблена з твердого (жорсткого) матеріалу.

### 1.9. Скорочення

В Інструкції використовуються наступні скорочення:

АС КПП - автоматизована система керування повітряним рухом;

ВЧ - високі частоти;

ДВЧ - дуже високі частоти;

ДОП PAR - диспетчерський орган підходу, оснащений засобами відображення інформації від радіолокатора точного заходження на посадку; { Пункт 1.9 розділу 1 доповнено абзацом згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

ЕОМ - електронно-обчислювальна машина;

ЕТД - експлуатаційно-технічна документація;

ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації;

НЗОК - наземні засоби об'єктивного контролю;

ОПР - обслуговування повітряного руху;

ПРЛ - посадковий радіолокатор;

ППС - пошкодження повітряного судна;

ПС - повітряне судно;

РЛІ - радіолокаційна інформація;

РЛС - радіолокаційна станція;

РСП - регіональний структурний підрозділ Державного підприємства обслуговування повітряного руху України;

РТЗ - радіотехнічне забезпечення;

ТМД - твердий (жорсткий) магнітний диск;

Украерорух - Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;

УПР - управління повітряним рухом;

ФР - фоторесстратор;

ЦА - цивільна авіація;

ADS - автоматичне залежне спостереження;

ATIS - служба автоматичного передавання інформації у районі аеродрому;

UTC - Всесвітній координований час;

VOLMET - метеорологічна інформація для повітряних суден, які перебувають у польоті.

## 2. Вимоги до організації та здійснення об'єктивного контролю при ОПР та виробничій діяльності

### 2.1. НЗОК забезпечують автоматичний запис:

обміну інформацією під час диспетчерського обслуговування повітряного руху, коли використовується двосторонній радіотелефонний зв'язок "пілот - диспетчер" або електрозв'язок лінією передавання даних;

обміну інформацією через засоби прямого мовного електрозв'язку або електрозв'язку лінією передавання даних між органами ОПП, а також між органами ОПП і відповідними військовими органами;

обміну інформацією через засоби прямого мовного електрозв'язку або електрозв'язку лінією передавання даних між органами ОПП та іншими органами, які забезпечують обслуговування у межах їх відповідальності, а саме: { Абзац четвертий пункту 2.1 розділу 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

а) з метеорологічним органом, який обслуговує дані органи ОПП;

б) з станцією авіаційного електрозв'язку, яка обслуговує дані органи ОПП;

в) з відповідними організаціями експлуатантів;

г) з Координаційним центром пошуку та рятування або з будь-якою іншою відповідною аварійно-рятувальною службою (у тому числі - службою швидкої медичної допомоги, протипожежною службою і т. ін.);

обміну інформацією в мережі внутрішньоаеропортового електрозв'язку з управління рухом транспортних засобів на аеродромі;

даних введення (виведення) на робочі місця (з робочих місць) диспетчерів УПП та інженерно-технічного персоналу АС КПП;

обміну інформацією через засоби прямого мовного електрозв'язку або електрозв'язку лініями передавання даних між районними диспетчерськими центрами, які забезпечують обслуговування суміжних диспетчерських районів з використанням радіолокаційних даних або даних ADS;

даних спостереження від первинних і вторинних РЛС або засобів ADS, які використовуються під час ОПП.

Крім того, НЗОК забезпечують фотореєстрацію інформації з екранів індикаторів ПРЛ або цифровий запис РЛІ здійснення заходжень ПС на посадку.

2.2. Виконані автоматичні записи необхідно зберігати впродовж терміну не менше ніж 30 діб. Якщо після розслідування авіаційних подій та інцидентів в записах більше немає потреби, рішення щодо їх подальшого зберігання приймається Головою комісії з розслідування даних подій.

{ Пункт 2.2 розділу 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

2.3. Перелік каналів авіаційного електрозв'язку, які підлягають автоматичному запису (додаток 1), визначається і затверджується керівником підприємства ЦА. В умовах діяльності Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (далі - Украерорух) даний перелік визначається та затверджується начальником Центру планування використання повітряного простору та регулювання повітряного руху України "Украероцентр" або директором регіонального структурного підрозділу Украероруху (у подальшому в тексті вказані структури будуть мати скорочену назву - РСП).

{ Пункт 2.3 розділу 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

2.4. Організація технічної експлуатації, контроль технічного стану та дотримання необхідного рівня надійності роботи засобів об'єктивного контролю проводиться згідно з вимогами чинних нормативних документів з технічної експлуатації наземних засобів РТЗ та експлуатаційно-технічної документації (ЕТД) на них.

2.5. На підприємствах ЦА (РСП) має бути розроблено порядок проведення перевірок наявності та якості записування інформації, точності поточного часу та за потреби його коригування (використовується Всесвітній координований час (UTC)), визначення періодичності проведення вказаних перевірок з урахуванням місцевих умов. Періодичність проведення перевірок повинна задовольняти конкретні умови авіаційної діяльності, при цьому перевірки мають проводитися не рідше ніж один раз на добу.

{ Пункт 2.5 розділу 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

2.6. Про проведену перевірку робиться запис у Журналі перевірки якості записування інформації та сигналів поточного часу за формою, наведеною у додатку 2.

Приклад: 12.00. Первинний годинник відстає на 1 хв. Виконано коригування поточного часу. Дата Підпис

*{ Пункт 2.6 розділу 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

### 3. Порядок організації та ведення автоматичного запису

#### 3.1. Порядок організації та ведення автоматичного магнітного запису мовної інформації

3.1.1. На підприємствах ЦА (РСП) апаратура автоматичного магнітного запису мовної інформації встановлюється в приміщеннях, які відповідають кліматичному режиму і вимогам ЕТД на неї.

3.1.2. Усі магнітофони, доріжки магнітного запису та котушки з носієм інформації повинні бути пронумеровані.

За кожним каналом авіаційного електрозв'язку, що підлягає запису, закріплюється окрема доріжка магнітофона, якій присвоюються коротка назва та номер. *{ Абзац другий підпункту 3.1.2 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

Усі котушки з носієм мовної інформації повинні мати порядкову нумерацію, яка вказує на належність до визначеного магнітофона.

На кожному магнітофоні повинні бути встановлені таблички з переліком доріжок і стислою назвою каналів авіаційного електрозв'язку, що на них записуються.

3.1.3. Запис мовної інформації повинен проводитися з місця, що виключає зниження якості роботи каналу авіаційного електрозв'язку.

Одночасно із записом інформації на одну із доріжок (крім крайніх) повинні записуватися сигнали поточного часу. *{ Абзац другий підпункту 3.1.3 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

Запис сигналів поточного часу проводиться від датчиків сигналів часу, що входять до складу магнітофонів, та магнітофонів, які працюють від первинних годинників, джерела єдиного часу або від будь-якого іншого джерела, що забезпечує інформацію про час. *{ Абзац третій підпункту 3.1.3 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

На підприємствах ЦА (РСП), де не організовано ретрансляцію сигналів точного часу, у приміщеннях, у яких встановлені магнітофони, має бути обладнання для перевірки сигналів точного часу.

У магнітофонах, конструкцією яких передбачене записування сигналів часу одночасно на всі доріжки, окремої доріжки для цього може не виділятися.

Якщо апаратура не з'єднана із зовнішнім джерелом поточного часу, то коригування часу проводиться вручну з відповідним записом у Журналі перевірки якості записування інформації та сигналів поточного часу. *{ Абзац шостий підпункту 3.1.3 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

3.1.4. Технологічна безперервність запису часу робочого і резервного стрічкопротяжних механізмів магнітофонів устанавлюється перекриттям їх роботи відповідно до Інструкції з експлуатації на ці засоби.

3.1.5. Час перерви роботи НЗОК визначається Інструкцією з резервування з урахуванням мінімального часу переходу на резервні джерела електроживлення.

Перевірка стану резервного магнітофона проводиться один раз на зміну.

Вимкнення автоматики переходу на резервний комплект категорично забороняється.

3.1.6. Облік котушок з носієм інформації ведеться у Журналі обліку змінних носіїв інформації за формою, що наведена у додатку 4. Подальше використання носіїв інформації проводиться відповідно до розділу 4 цієї Інструкції.

#### 3.2. Порядок організації та ведення цифрового запису мовної інформації

3.2.1. Апаратура цифрового запису мовної інформації на підприємствах ЦА (РСП) встановлюється відповідно до вимог ЕТД на неї.

3.2.2. За кожним каналом авіаційного електрозв'язку, що підлягає запису, закріплюється канал автоматичного запису, якому присвоюються коротка назва та номер.

*{ Підпункт 3.2.2 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

3.2.3. На кожному пристрої цифрового запису повинні бути встановлені таблички з переліком каналів запису та назвою відповідних каналів електрозв'язку.

3.2.4. Запис інформації повинен проводитися з місця безпосередньої комутації каналів, які підлягають автоматичному запису, на робочі місця з використанням обладнання, що унеможливорює зниження якості роботи каналу авіаційного електрозв'язку.

3.2.5. Апаратура цифрового запису мовної інформації повинна бути з'єднана та засинхронізована із зовнішнім джерелом поточного часу. { Абзац перший підпункту 3.2.5 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

Якщо апаратура не з'єднана із зовнішнім джерелом поточного часу, то коригування часу проводиться вручну з відповідним записом у Журналі перевірки якості записування інформації та сигналів поточного часу. { Абзац другий підпункту 3.2.5 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.2.6. Запис та накопичення інформації проводиться на тверді (жорсткі) магнітні диски.

3.2.7. Мовна інформація переноситься на змінний носій за заявкою особи, яка має на це право, із записом у Журналі прослуховування записаної інформації (додаток 4). Подальше використання носіїв інформації проводиться відповідно до розділу 4 цієї Інструкції.

{ Підпункт 3.2.7 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.2.8. Конструкцією апаратури цифрового запису мовної інформації передбачене повне відтворення інформації, що розміщена на твердих (жорстких) магнітних дисках, при перенесенні її на змінні носії.

3.2.9. Запис мовної інформації проводиться одночасно на основний і резервний комплекти пристроїв автоматичного запису.

{ Підпункт 3.2.9 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.3. Порядок організації та ведення цифрового запису радіолокаційної і мовної інформації при виконанні заходження ПС на посадку

3.3.1. Запис радіолокаційної і мовної інформації в зоні відповідальності диспетчера УПР диспетчерського органу підходу PAR (далі - ДОП PAR) виконується за допомогою пристроїв цифрового запису РЛІ та мовної інформації.

{ Підпункт 3.3.1 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.3.2. Органи управління обладнанням цифрового запису РЛІ і мовної інформації встановлюються на робочому місці диспетчера УПР.

3.3.3. Обладнання цифрового запису РЛІ і мовної інформації має бути з'єднане та засинхронізоване із зовнішнім джерелом поточного часу UTC. Коригування поточного часу проводиться відповідно до місцевої інструкції з експлуатації підсистеми розподілу єдиного часу з відповідним записом у Журналі перевірки якості записування інформації та сигналів поточного часу.

{ Підпункт 3.3.3 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.3.4. Запис РЛІ і мовної інформації проводиться одночасно на основний та резервний комплекти пристроїв автоматичного запису.

{ Підпункт 3.3.4 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

{ Підпункт 3.3.5 розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.4. Порядок організації та здійснення об'єктивного контролю в АС КПП

3.4.1. Запис інформації в АС КПП здійснюється на обладнанні документування інформації про повітряний рух, яка входить до підсистеми об'єктивного контролю АС КПП.

3.4.2. Види та обсяг інформації для записування визначаються технічним завданням на тип АС КПП з урахуванням вимог даної Інструкції.

3.4.3. Запис та накопичення інформації проводяться на тверді (жорсткі) магнітні диски/магнітооптичні диски/магнітні стрічки.

{ Підпункт 3.4.3 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.4.4. Інформація переноситься на змінний носій або передається локальною обчислювальною мережею за заявкою особи, яка має на це право, із записом у Журналі обліку змінних носіїв інформації АС КПП за формою, наведеною у додатку 5. Подальше використання носіїв проводиться відповідно до вимог розділу 4 цієї Інструкції.

{ Підпункт 3.4.4 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

3.4.5. Конструкцією апаратури документування інформації підсистеми об'єктивного контролю АС КПП повинно бути передбачене повне відтворення інформації, що розміщена на твердих (жорстких) магнітних дисках, при перенесенні її на змінні носії.

#### 4. Порядок зберігання та використання змінних носіїв

4.1. Змінні носії повинні зберігатися у спеціальних металевих шафах, що унеможливорює проникнення електромагнітного випромінювання і прямих сонячних променів. У шафах повинен забезпечуватись мікроклімат згідно з рекомендаціями виробників для кожного типу носіїв, що унеможливорює їх псування.

*{ Пункт 4.1 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

4.2. Крім металевих шаф, у приміщенні, де зберігаються носії, повинні бути спеціальні футляри для розміщення окремих змінних носіїв з пристроями для опечатування.

У випадку проведення розслідувань авіаційних подій, інцидентів змінний носій вилучається тільки за розпорядженням керівника підприємства ЦА (РСП) та в присутності представників органів ОПР і служб РТЗ вкладається у футляр, опечатується та передається на зберігання у спеціально призначене місце, визначене керівником підприємства ЦА (РСП). Вилучення твердих (жорстких) дисків забороняється.

*{ Пункт 4.2 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

4.3. За збереження змінних носіїв із записом інформації у випадку авіаційних подій, інцидентів відповідає керівник підприємства ЦА (РСП) до моменту передання Голові комісії з розслідування. Термін зберігання вилученого змінного носія визначається комісією з розслідування.

*{ Пункт 4.3 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

4.4. Розкривати опечатаний футляр, переглядати і прослуховувати записану інформацію, копіювати на інші носії інформації допускається лише з дозволу Голови комісії, призначеної для проведення розслідування авіаційних подій, інцидентів.

*{ Пункт 4.4 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

4.5. Для перегляду та прослуховування записаної інформації з метою аналізу допущених помилок під час управління повітряним рухом або для здійснення контролю якості роботи каналів авіаційного електрозв'язку та об'єктів РТЗ змінні носії видаються тільки посадовим особам відповідно до списку, затвердженого керівником підприємства ЦА (РСП).

Змінний носій має бути повернутий не пізніше ніж за 24 години до терміну його чергового встановлення у роботу.

4.6. Видавання змінних носіїв проводиться із записом у Журналі обліку змінних носіїв інформації та Журналі обліку змінних носіїв інформації АС КПП (додатки 3, 5 відповідно). Посадова особа, яка отримала змінний носій, відповідає за його збереження та збереження інформації на ньому.

*{ Пункт 4.6 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

4.7. Перегляд та прослуховування записаної інформації повинні проводитись на призначеному для цього обладнанні, яке не порушує здійснення ОПР. Мають бути передбачені заходи щодо попередження стирання записаної інформації.

Посадові особи, які здійснюють перегляд та прослуховування записаної інформації, повинні вміти користуватися відтворювальним обладнанням.

4.8. Під час розслідування авіаційних подій, інцидентів технічне забезпечення перегляду та прослуховування записаної інформації має проводитись технічним персоналом служб РТЗ, який обслуговує апаратуру автоматичного запису та відтворення інформації.

*{ Пункт 4.8 розділу 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*



## 5. Порядок організації та забезпечення фотореєстрації здійснення заходжень повітряних суден на посадку

### 5.1. Організація та умови розміщення обладнання фотореєстрації

5.1.1. Обладнання фотореєстрації складається з табло додаткової інформації з панеллю управління, двох індикаторів ПРЛ і двох автоматичних фотореєстраторів з дистанційним управлінням фотокамерами та сигналізацією виконання технологічних операцій з фотозйомки.

5.1.2. Фотографування заходжень ПС на посадку здійснюється засобами, що входять до складу обладнання відображення радіолокаційної інформації або такими, що випускаються за окремими технічними умовами, а також тими, що допущені до експлуатації в цивільній авіації України. При організації фотореєстрації з індикаторів, розміщених у спеціально виділеному з цією метою затемненому приміщенні, має бути забезпечена заборона доступу сторонніх осіб та унеможливлення встановлення у цьому приміщенні обладнання, не пов'язаного з процесом фотореєстрації.

5.1.3. Для обслуговування апаратури фотореєстрації в службах РТЗ підприємств ЦА (РСП) у штатному розкладі слід передбачати посади фотолаборантів.

Для організації фотолабораторії виділяються окремі приміщення, що обладнуються всім необхідним для опрацювання, зберігання матеріалів і які повинні відповідати вимогам охорони праці і протипожежної безпеки.

5.1.4. Технічне обслуговування фотореєстраторів проводиться відповідно до технологічних карт їх технічного обслуговування.

5.1.5. Підготовлені до роботи фотореєстратори підлягають обов'язковому пломбуванню.

5.1.6. Керівник служби РТЗ підприємства ЦА (РСП) відповідає за стан апаратури фотореєстрації, організацію технічного обслуговування, якість фотознімків, своєчасність опрацювання і збереження фотоплівки.

#### 5.1.7. Порядок фотографування:

5.1.7.1. На підприємствах ЦА (РСП), у яких пункт диспетчера УПР ДОП PAR обладнаний індикаторами з комплексу ПРЛ, фотографування здійснюється з екрана індикатора ПРЛ пункту диспетчера УПР ДОП PAR, що працює. При цьому фотокамери (основна та резервна) встановлюються на кронштейні над основним та резервним індикаторами ПРЛ з урахуванням забезпечення зручності спостереження радіолокаційної інформації диспетчерським складом.

Допускається фотореєстрація з винесених контрольних індикаторів ПРЛ.

*{ Підпункт 5.1.7.1 розділу 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

5.1.7.2. На підприємствах ЦА (РСП), оснащених обладнанням відображення РЛІ, до складу якого належать засоби фотореєстрації, документування здійснюється відповідно до вимог експлуатаційної документації на дане обладнання.

5.1.7.3. Фотореєстрація не проводиться на обладнанні, що має у своєму складі апаратуру відео- або цифрового запису процесу заходження ПС на посадку та додаткової інформації.

*{ Підпункт 5.1.7.3 розділу 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

5.1.7.4. При реєстрації додаткової (службової) інформації для фотографування екранів індикаторів посадкових радіолокаторів, які не обладнані спеціальною апаратурою цифрової індикації типу "Табло", допускається використання табло, розроблених у службах РТЗ підприємств ЦА (РСП), на яких повинні відображатися: метеоінформація; номер ПС; шифр диспетчера (від 0 до 9); метод заходження (1, 2, 3, 4); рік, поточна дата і час (години, хвилини, секунди); курс посадки, які вводяться вручну диспетчером з панелі управління.

5.1.7.5. Апаратура, що здійснює фотореєстрацію, повинна забезпечувати одержання на одному кадрі фотоплівки зображення з екранів індикаторів курсу та глісади процесу заходження повітряного судна на посадку від четвертого розвороту до точки приземлення, а також даних, що відображені на табло додаткової інформації, показань авіаційного годинника з індикацією значення поточного часу доби (до 12 години або після 12 години доби).

### 5.2. Основні вимоги до диспетчерського та інженерно-технічного персоналу при роботі з обладнанням фотореєстрації

5.2.1. При обслуговуванні апаратури, що здійснює фотореєстрацію, повинні бути перевірені, а у випадку заміни типу та чутливості застосовуваної фотоплівки - встановлені та зафіксовані яскравість характеристик елементів зображення, яке знімається, та діафрагмування об'єктива, що забезпечує одержання графічно чіткого знімка розміром не менш як 9x12 см, що дає можливість зробити оцінку якості заходження ПС на посадку. При цьому в індикаторних пристроях виконуються такі регулювання:

загальна яскравість індикатора встановлюється такою, щоб поріг запалювання променя електронно-променевої трубки знаходився за 20-кілометровою відміткою дальності;  
рівні сигналів "Кутові відмітки", "Кілометрові відмітки", "Вісь наближення" встановлюються за мінімальної яскравості їх світіння на екрані;  
сигнал "Відео" виставляється з переважанням яскравості зображення щодо сигналів кутових, кілометрових відміток та вісі наближення.

У комплекті документації з фотореєстрації в службах РТЗ має бути еталонний відбиток, узгоджений з відповідним органом ОНР.

5.2.2. У процесі експлуатації установки, що здійснює фотореєстрацію, обслуговувальний персонал служб РТЗ зобов'язаний здійснювати періодичний контроль за її працездатністю відповідно до розроблених на місцях карт оперативного контролю, узгоджених з відповідним органом ОНР.

5.2.3. Диспетчерський склад, що експлуатує апаратуру фотореєстрації, зобов'язаний знати порядок її використання та резервування.

5.2.4. Час вмикання апаратури фотореєстрації визначається моментом входження ПС у район четвертого розвороту, а вимикання - відразу ж після приземлення. За своєчасне вмикання і вимикання апаратури фотореєстрації під час заходження повітряного судна і правильність набору додаткової інформації відповідає диспетчер відповідного органу ОНР.

Категорично забороняється під час фотореєстрації здійснювати коригування даних на табло додаткової інформації.

5.3. Порядок перегляду, відбору негативів, використання і зберігання фотодокументів

5.3.1. Оброблена фотоплівка проглядається керівником органу ОНР або уповноваженою особою органу ОНР. Для друку відбираються найбільш характерні заходження.

Надруковані знімки використовуються для навчально-тренувальних цілей.

Для перегляду експонованої фотоплівки та відбору кадрів для фотознімків рекомендується використовувати прилади, що серійно випускаються промисловістю (наприклад - прилад типу "Мікрофот") з можливістю проєкції зображення на вмонтований екран.

Якщо якість отриманого фотознімка не забезпечує розшифровування процесу заходження повітряного судна на посадку, то представник відповідного органу ОНР фіксує даний випадок у Журналі зауважень з роботи радіосвітлотехнічних засобів забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку. Керівник служби РТЗ (із залученням, за необхідності, керівництва органу ОНР) аналізує причини одержання незадовільного фотознімка та вживає необхідних заходів для забезпечення якісного фотодокументування.

5.3.2. Облік видачі фотознімків (роздруківок) ведеться у Журналі обліку видачі фотознімків (роздруківок) за формою згідно з додатком 6.

*{ Підпункт 5.3.2 розділу 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

5.3.3. Оброблені фотоплівки зберігаються у спеціальній шафі або ящику, що обладнаний замком. Ролики фотоплівки помічаються етикетками з вказівкою дати її вилучення з фотореєстратора. Облік фотоплівок, що зберігаються, ведеться у Журналі обліку зберігання фотоплівок (додаток 7).

*{ Підпункт 5.3.3 розділу 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

5.3.4. Термін обов'язкового зберігання оброблених фотоплівок (фотознімків) - 30 діб.

Термін зберігання цих матеріалів може бути подовжений за розпорядженням керівника підприємства ЦА (РСР). Після закінчення терміну зберігання фотодокументи знищуються в установленому порядку.

5.3.5. У випадку авіаційної події, інциденту вилучення та зберігання фотодокументів проводиться згідно з вимогами документів, що визначають порядок розслідування цих подій.

*{ Підпункт 5.3.5 розділу 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }*

Начальник управління технічного забезпечення аеронавігації Укравіатрансу	В.М.Афанасьєв
--------------------------------------------------------------------------------	---------------

Додаток 1  
до п.2.3 Інструкції з  
організації та здійснення  
об'єктивного контролю при  
обслуговуванні повітряного

**ПЕРЕЛІК**  
**каналів авіаційного електрозв'язку, які підлягають**  
**автоматичному запису**

1. Канали авіаційного електрозв'язку діапазону ДВЧ диспетчерських пунктів ОПР з екіпажами ПС.
2. Канали авіаційного електрозв'язку діапазону ВЧ диспетчерських пунктів ОПР, операторів станцій авіаційного електрозв'язку з екіпажами ПС.
3. Канали авіаційного метеомовлення, у т. ч. VOLMET і ATIS.
4. Канали авіаційного гучномовного та телефонного електрозв'язку взаємодії диспетчерських пунктів ОПР, робочих місць метеоспостерігачів, авіаційної метеорологічної синоптичної групи, керівників польотів, чергового інженера служби РТЗ, чергового штурмана.
5. Канали внутрішньоаеропортового електрозв'язку диспетчерських пунктів ОПР і керівника польотів з наземними службами аеропорту, що виконують роботи на льотній смузі та рульових доріжках.
6. Інші канали авіаційного електрозв'язку взаємодії диспетчерських пунктів УПР між органами ОПР, які обслуговують суміжні диспетчерські райони, зони ОПР та між органами ОПР і відповідними державними та відомчими органами.
7. Канали авіаційного електрозв'язку керівника польотів, що використовуються при проведенні інструктажів та розборів на пункті ОПР, чергового синоптика, який надає метеоконсультації екіпажам ПС.

**Примітки:**

1. У разі неможливості здійснення запису всіх наявних каналів з числа тих, що підлягають запису, першочерговому запису підлягають канали авіаційного повітряного електрозв'язку, авіаційного наземного електрозв'язку та метеомовлення.
2. Перелік каналів, що підлягають запису, за можливості, може доповнюватися.
3. Перелік каналів авіаційного електрозв'язку, що підлягають автоматичному запису в умовах підприємства ЦА (РСП), визначає керівник підприємства ЦА (РСП).

Додаток 2  
до п.2.6 Інструкції з  
організації та здійснення  
об'єктивного контролю при  
обслуговуванні повітряного  
руху та виробничій  
діяльності цивільної авіації  
України

**ЖУРНАЛ**  
**перевірки якості записування інформації та сигналів**  
**поточного часу**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
Розпочато " " 20 р.

Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Дата	Час перевірки	Результати перевірки, оцінка якості запису-вання, виконане коригування поточного часу	Найменування посади виконавця, прізвище	Підпис
1	2	3	4	5

{ Додаток 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

{ Додаток 3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

Додаток 3  
до пп.3.1.6, 4.6  
Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій діяльності цивільної авіації України

**ЖУРНАЛ  
обліку змінних носіїв інформації**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
--------------------------------------------

Розпочато "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Номер пристрою	Номер носія (наймен. файлу)	Дата, час UTC початку запису	Дата, час UTC закінчення запису	Дата, час UTC, посада, підпис посадової особи, що дала вказівку на затримку стирання	Дата, час UTC, посада, підпис посадової особи, що отримала вказівку на відтворення, прослуховування	Дата, час UTC, посада, підпис посадової особи, що дала вказівку на стирання
1	2	3	4	5	6	7

Додаток 4  
до п.3.2.7 Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій

**ЖУРНАЛ**  
**обліку прослуховування записаної інформації**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
--------------------------------------------

Розпочато "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

N носія Підпис (сторона) посадової дала вказівку на стирання даного об'єму	Дата копіювання, прослухову- вання	Прізвище посадової особи, що дала вказівку на копіювання, об'єм копіювання (найменування, номер каналу)	Дата і час яка	Прізвище та особи, яка вимагається для копіювання та прослухову- вання	Прізвище та особи, яка забезпечувала копіювання та прослуховування	Мета вання
1	2	3	4	5	6	7

Додаток 5  
до пп.3.4.4, 4.6  
Інструкції з організації та  
здійснення об'єктивного  
контролю при обслуговуванні  
повітряного руху та  
виробничій діяльності  
цивільної авіації України

**ЖУРНАЛ**  
**обліку змінних носіїв інформації АС КНР**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
--------------------------------------------

Розпочато "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Дата, час UTC здійснення копіювання	Номер змінного носія	Відомості про інформацію, що копіюється на змінний носій (дата, час, номери каналів)	Посада, прізвище особи, яка отримує змінний носій для роботи	Підпис особи, що отримала змінний носій	Примітка
1	2	3	4	5	6

Додаток 6  
до п.5.3.2 Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій діяльності цивільної авіації України

**ЖУРНАЛ  
обліку видачі фотознімків (роздруківок)**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
--------------------------------------------

Розпочато "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Бортовий номер ПС	Посадка ПС	Заявник	Отримання плівки	Кіл-сть фото-знімків	Прізвище виконавця	Підпис одержувача фото-знімків
1	2	3	4	5	6	7

{ Додаток 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }

Додаток 7  
до п.5.3.3 Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій діяльності цивільної авіації України

**ЖУРНАЛ  
обліку зберігання фотоплівок**

(найменування підприємства ЦА, служби РТЗ)
--------------------------------------------

Розпочато "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
Закінчено "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Номер фото- реєстра- тора	Дата і час встанов- лення плівки	Кіль- кість зняття плівки	Кіль- кість кадрів	Номер чарунки збері- гання	Дата і підпис особи, яка взяла плівку на перегляд	Відмітка про повер- нення	Знищення плівки дата підпис виконав- ця	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

{ Додаток 7 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту  
та зв'язку N 13 ( з0123-10 ) від 19.01.2010 }