

**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ****НАКАЗ****20.07.2016 № 567**

**Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
12 жовтня 2016 р.  
за № 1354/29484**

**Про затвердження Авіаційних правил України "Правила організації потоків повітряного руху"**

Відповідно до статей 5, 11 та 23 Повітряного кодексу України та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, законодавства Європейського Союзу, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації **НАКАЗУЮ**:

1. Затвердити Авіаційні правила України "Правила організації потоків повітряного руху", що додаються.
2. Департаменту аеронавігації (Борзенець С.В.) забезпечити в установленому законодавством порядку:
  - подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;
  - оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.
3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 19 липня 2005 року № 522 "Про затвердження Правил організації потоків повітряного руху", зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 вересня 2005 року за № 1089/11369 (із змінами).
4. Цей наказ набирає чинності з 00.00 год. 01 січня 2017 року.
5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

**Голова****О.В. Більчук****ПОГОДЖЕНО:**

Голова Державної регуляторної служби України

К.М.Ляпіна

Тимчасово виконуючий обов'язки  
Міністра оборони України

І.С.Руснак

Міністр інфраструктури України

В.Омелян

**ЗАТВЕРДЖЕНО**  
**Наказ Державної**  
**авіаційної служби України**  
**20.07.2016 № 567**

**Зареєстровано в Міністерстві**  
**юстиції України**  
**12 жовтня 2016 р.**  
**за № 1354/29484**

## **АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ**

### **"Правила організації потоків повітряного руху"**

#### **I. Загальні положення**

1. Ці Авіаційні правила розроблені з урахуванням вимог Повітряного кодексу України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, законодавства Європейського Союзу, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі - ЄВРОКОНТРОЛЬ).

2. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо організації потоків повітряного руху у межах контрольованого повітряного простору та на контрольованих аеродромах України.

3. Ці Авіаційні правила використовуються з метою сприяння організації безпечного, упорядкованого та прискореного потоку повітряного руху, забезпечення максимального використання та оптимізації пропускної спроможності європейської мережі організації повітряного руху (EATMN).

4. Ці Авіаційні правила застосовуються для всіх польотів повітряних суден, які плануються або виконуються як загальний повітряний рух, відповідно до правил польотів за приладами (IFR/GAT) щодо всього маршруту польоту або частини маршруту.

5. Ці Авіаційні правила поширюються на таких суб'єктів авіаційної діяльності, які залучаються до процесів організації потоків повітряного руху:

експлуатанти;

органи обслуговування повітряного руху (далі - ОПР);

місцеві органи організації потоків повітряного руху;

органи менеджменту повітряного простору;

Служба аеронавігаційної інформації;

суб'єкти аеропортової діяльності;

координатори аеропортів.

6. У цих Авіаційних правилах скорочення мають такі значення:

A-CDM	- спільне прийняття рішення в аеропорті (airport collaborative decision making);
ADP	- щоденний план впровадження заходів організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності (ATFCM daily plan);

AIM	- інформаційне повідомлення щодо організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності (ATFCM information message);
ANM	- сповіщення стосовно заходів організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності (ATFCM notification message);
AOLC	- підрозділ центру менеджменту операцій мережі щодо взаємодії з експлуатантами (aircraft operator liaison cell);
ASM	- менеджмент повітряного простору (airspace management);
ATFM	- організація потоків повітряного руху (air traffic flow management);
ATFCM	- організація потоків повітряного руху та менеджмент пропускної спроможності (air traffic flow and capacity management);
CCMS	- централізована система подання запитів, доповідей або скарг користувачами сервісів NM (central claims management system);
CDM	- спільне прийняття рішення (collaborative decision making);
CTOT	- розрахований час зльоту (calculated take-off time);
DTW	- дозволене відхилення від розрахункового часу прибирання колодок (departure tolerance window);
EATMN	- Європейська мережа організації повітряного руху (European air traffic management network);
EAUP	- європейський план використання повітряного простору (European airspace use plan);
EOBT	- розрахунковий час прибирання колодок (estimated off-block time);
ETFMS	- вдосконалена система тактичної організації потоків повітряного руху (enhanced tactical flow management system);
EUUP	- європейський оновлений план використання повітряного простору (European updated airspace use plan);
FMP	- місцевий орган організації потоків повітряного руху (flow management position);

IFPS	- інтегрована система первинної обробки планів польотів (integrated initial flight plan processing system);
INP	- початковий мережевий план (Initial Network Plan);
MINLINEUP	- мінімальний час на заняття злітно-посадкової смуги для виконання зльоту, який зазначається в повідомленні про готовність;
MV	- погоджена кількість ПС, які проходять через сектор ОПП, точку маршруту ОПП або виконують польоти на аеродромі, що спричиняє початок оцінки повітряного руху щогодини та розгляд певних скоординованих заходів (monitoring value);
NM	- менеджер мережі, ЄВРОКОНТРОЛЬ (Network Manager);
NMOC	- центр менеджменту операцій мережі (Network Management Operations Centre);
NOP Portal	- мережевий операційний портал (network operations portal);
NOP	- мережевий операційний план (network operations plan);
REA	- повідомлення про готовність (Ready to Depart);
RAD (*)	- документ доступності маршрутів (route availability document);
Rate (*)	- значення, яке входить до даних, що зумовлюють регулювання та розподілення слотів ATFM;
STW	- дозволене відхилення від слоту ATFM (slot tolerance window);
TFV	- елемент ETFMS, за допомогою якого здійснюється моніторинг обсягу повітряного руху та впроваджуються заходи ATFCM (traffic volume);
XCD	- особливі умови (exceptional conditions);
АНО	- аеронавігаційне обслуговування;
ЗПС	- злітно-посадкова смуга;
ПС	- повітряне судно.

Вищезазначені скорочення англійською мовою вимовляються як окремі літери англійського алфавіту без використання кодових слів, а скорочення, позначені зірочкою (\*), вимовляються як повні слова.

Інші скорочення, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), документах Європейського Союзу, ЄВРОКОНТРОЛЮ та інших авіаційних правилах України.

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

дозволене відхилення від слоту АТФМ (slot tolerance window (STW)) - проміжок часу від 5 хвилин до СТОТ та 10 хвилин після СТОТ, який може використовуватись органом диспетчерського ОПП, за межами якого ПС не може виконати зліт;

документ доступності маршрутів (route availability document (RAD)) - документ ЄВРОКОНТРОЛЮ, який містить дані щодо обмежень використання маршрутів ОПП (публікуються в АІР) для потоків повітряного руху та пов'язані з АТФСМ вимоги щодо планування маршрутної частини польотів, які розробляються з метою максимально ефективного використання пропускнуої спроможності секторів ОПП;

заходи організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускнуої спроможності (АТФСМ measures) - заходи, які спрямовано на здійснення функцій організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускнуої спроможності;

інформаційне повідомлення щодо АТФСМ (АТФСМ information message (AIM)) - повідомлення, яке передається НМОС з метою інформування, надання рекомендацій та подовження дії інструкцій щодо застосування поточних заходів АТФСМ, а також для початкової публікації операційних процедур АТФСМ у межах ЕАТМН, застосування яких може вплинути на всіх учасників процесу АТФСМ;

конфігурація секторів ОПП (ATS unit sector configuration) - чотиривимірне визначення (у просторі і за часом) повітряного простору секторів органу ОПП, які можуть операційно використовуватись на постійній або тимчасовій основі;

координатор аеропорту - юридична особа, яка здійснює розподіл і виділення слотів аеропорту для авіаперевізників;

критична подія (critical event) - непередбачувана або критична ситуація, включаючи значну втрату пропускнуої спроможності ЕАТМН, або значний дисбаланс між пропускнуою спроможністю та попитом повітряного руху, або значний збій у передачі інформації в одній чи декількох частинах ЕАТМН;

місцевий орган організації потоків повітряного руху (flow management position (FMP)) - орган організації потоків повітряного руху, який створюється у центрі організації повітряного руху для забезпечення необхідної координації між місцевими учасниками АТФСМ (органи диспетчерського ОПП, суб'єкти аеропортової діяльності тощо) та НМОС стосовно надання обслуговування щодо АТФСМ;

нерегульований політ (unregulated flight) - політ, на який не поширюються заходи АТФСМ;

обсяг повітряного руху (volume of air traffic) - кількість ПС у межах визначеного повітряного простору або кількість польотів ПС на аеродромі протягом певного проміжку часу;

операційна проблема (operational problem) - суттєва подія, що має негативний вплив на роботу органів ОПП, експлуатантів, FMP або НМОС та виникає внаслідок діяльності АТФМ або обробки та розповсюдження певних даних;

операційний план мережі (network operations plan) - документ ЄВРОКОНТРОЛЮ, який узагальнює результат планування на стратегічному етапі АТФСМ;

орган менеджменту повітряного простору центру організації повітряного руху (далі - центр ОрПР) - уповноважений орган, відповідальний за щоденний менеджмент та розподіл на тимчасовій основі повітряного простору зони (району) відповідальності центру ОрПР в межах наданих повноважень;

організація потоків повітряного руху (air traffic flow management (ATFM)) - обслуговування, що надається з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху, забезпечуючи максимальне використання пов'язаної з диспетчерським ОПР пропускної спроможності та відповідність обсягу повітряного руху пропускній спроможності, яка заявлена відповідними повноважними органами ОПР;

особливі умови (exceptional conditions (XCD)) - комплекс заходів, що застосовуються на тактичному або передтактичному етапі ATFCM у разі виникнення критичних подій (страйк, закриття аеродрому або низька видимість);

погіршення слоту ATFM - зміна СТОТ на пізніший час через повідомлення про перегляд слоту ATFM;

покращення слоту ATFM - зміна СТОТ на раніший час через повідомлення про перегляд слоту ATFM;

попит повітряного руху (traffic demand) - прогноз кількості польотів ПС, що складається на основі поданих планів польотів. Попит повітряного руху відображає наміри експлуатантів щодо виконання польотів перед початком застосування заходів ATFCM;

пропускна спроможність (capacity) - операційно прийнятний обсяг повітряного руху. Це визначення застосовується в рамках діяльності ATFCM;

пропускна спроможність аеропорту - загальна кількість операцій ПС (посадок або зльотів), яким може надаватись обслуговування в аеропорті із забезпеченням безпеки польотів протягом визначеного періоду часу. Це визначення застосовується в рамках діяльності щодо управління слотами аеропорту та діяльності ATFCM;

пропускна спроможність ЗПС - кількість польотів ПС, які за визначенням уповноваженого підрозділу провайдера АНО можуть виконуватись із забезпеченням безпеки польотів. Значення пропускної спроможності ЗПС становить загальну кількість посадок та зльотів ПС за годину;

район ATFCM (ATFCM area) - район, де NM відповідальний за здійснення ATFCM;

регульований політ - політ, на який поширюються регулювання;

регулювання (regulation) - приведення попиту повітряного руху у відповідність до визначеної пропускної спроможності шляхом обмеження кількості польотів, що планують виконуватися у визначеній частині повітряного простору або на аеродромі протягом певного проміжку часу (відповідно до визначеного Rate), через призначення слотів ATFM;

слот ATFM (ATFM departure slot (СТОТ)) - розрахунковий час для виконання зльоту ПС, який є частиною диспетчерського дозволу на виліт;

слот аеропорту (airport slot) - дозвіл, наданий координатором аеропорту на використання всієї інфраструктури аеропорту, необхідної для надання авіаперевізником послуг з повітряних перевезень пасажирів (вантажів), у встановлені час та дату;

спільне прийняття рішення (collaborative decision making (CDM)) - концепція взаємодії між суб'єктами авіаційної діяльності, в результаті якої приймається рішення щодо заходів ATFCM з урахуванням вимог усіх зацікавлених учасників процесу;

спільне прийняття рішення в аеропорті (airport collaborative decision making (A-CDM)) - концепція, метою якої є вдосконалення організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності в аеропорті через зменшення затримок, поліпшення прогнозованості подій та оптимізацію використання ресурсів;

сповіщення стосовно заходів ATFCM (ATFCM notification message (ANM)) - офіційний засіб сповіщення про заходи ATFCM через повідомлення, яке публікується на NOP Portal напередодні дня виконання польотів та оновлюється у день виконання польотів при зміні, відміні або введенні регулювання;

суб'єкт аеропортової діяльності - аеропорт, структурний підрозділ аеропорту (аеропортова служба) або іншого підприємства, суб'єкти комерційного обслуговування в аеропортах, інші підприємства незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, які

здійснюють аеропортову діяльність;

умовний маршрут (conditional route (CDR)) - маршрут ОПР або його частина, який може плануватися та використовуватися відповідно до спеціально визначених умов;

уповноважені підрозділи провайдера АНО - підрозділи провайдера аеронавігаційного обслуговування, які координують діяльність щодо АТFCM та проводять взаємодію з NM на стратегічному етапі АТFCM;

центр менеджменту операцій мережі (network management operations centre (NMOC)) - орган менеджера мережі ЄВРОКОНТРОЛЮ, який забезпечує функціонування організації потоків повітряного руху у межах країн-членів Європейської конференції цивільної авіації;

час руління (taxi time) - час, необхідний для буксирування, запуску двигунів, руління ПС зі стоянки до місця очікування біля ЗПС, враховуючи можливість проходження обробки ПС проти зледеніння;

щоденний план заходів організації потоків повітряного руху (ATFCM daily plan (ADP)) - перелік тактичних заходів менеджменту потоків повітряного руху та пропускної спроможності, підготовлених у період передтактичного етапу АТFCM.

Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, стандартах Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), документах Європейського Союзу та ЄВРОКОНТРОЛЮ та інших авіаційних правилах України.

## **II. Принципи функціонування організації потоків повітряного руху**

1. Функціонування організації потоків повітряного руху (ATFM) засновано на загальних принципах:

попередження перевищення попиту повітряного руху порівняно з пропускною спроможністю секторів ОПР або аеропортів;

максимально можливе застосування пропускної спроможності EATMN для оптимізації продуктивності EATMN та зведення до мінімуму негативного ефекту на діяльність експлуатантів;

оптимізація пропускної спроможності EATMN шляхом розробки і застосування заходів вдосконалення пропускної спроможності органів ОПР;

сприяння та підтримка під час менеджменту критичних подій;

обмін інформацією щодо АТFM між суб'єктами, визначеними пунктом 5 розділу I цих Правил, для ефективного планування польотів;

FMP та NMOC вважаються сторонами, що забезпечують функціонування АТFM.

2. Для забезпечення функціонування АТFM у межах контрольованого повітряного простору України застосовуються процедури, зазначені у цих Авіаційних правилах та у чинних керівних документах ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо АТFM (далі - керівництва Network Operations HANDBOOK).

3. Функції АТFM у межах контрольованого повітряного простору України забезпечуються цілодобово NMOC за посередництвом FMP, які є місцевими координаційними органами NMOC щодо АТFCM для органів диспетчерського ОПР, суб'єктів аеропортової діяльності або інших суб'єктів авіаційної діяльності, зазначених у пункті 5 розділу I цих Авіаційних правил.

4. Основні вимоги щодо організації роботи FMP:

1) взаємодія між NM (NMOC) та FMP з питань АТFM здійснюється на підставі угоди (або додатка до угоди) між провайдером АНО та NM, що погоджується центром ОпІР та NM відповідно;

2) робочі місця FMP організуються згідно з вимогами до робочих місць FMP, що затверджуються провайдером АНО;

3) контактна інформація щодо FMP зазначається в AIP України;

4) район відповідальності, у межах якого FMP виконує свої функції, охоплює район відповідальності відповідного районного диспетчерського центру (далі - РДЦ) та інших органів диспетчерського ОПР у межах відповідних диспетчерських районів або зон;

5) FMP одного центру ОрПР може виконувати функції FMP іншого центру ОрПР відповідно до письмових угод між центрами ОрПР (РДЦ) або вимог організаційно-розпорядчих документів провайдера АНО;

6) кваліфікаційні вимоги до фахівців FMP встановлюються відповідно до чинних керівництв Network Operations HANDBOOK.

5. Принципи організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності (ATFCM):

1) ATFCM вдосконалює ATFM, а заходи ATFCM спрямовані на менеджмент балансу між попитом повітряного руху та пропускною спроможністю шляхом оптимального використання наявних ресурсів та координації дій для забезпечення належної якості обслуговування та продуктивності системи організації повітряного руху (далі - ОрПР);

2) ATFCM здійснюється за допомогою CDM.

CDM ґрунтується на принципах залучення до взаємодії всіх сторін, які впливають на прийняття рішення, прозорості та довіри між учасниками процесів ATFCM. Принципи CDM застосовуються NM у щоденній операційній діяльності та при плануванні із активним залученням провайдерів (через FMP) та експлуатантів (через AOLC);

3) зв'язок із експлуатантами щодо операційної діяльності ATFCM відбувається через AOLC, який складається з фахівців - представників експлуатантів. AOLC взаємодіє з органами НМОС, FMP та користувачами повітряного простору, відстежує повторювані проблеми, які впливають на експлуатантів, та надає пропозиції NM щодо їх вирішення та вдосконалення процесу ATFCM з огляду на вимоги експлуатантів;

4) заходи ATFCM здійснюються на підставі обміну інформацією та координації дій між НМОС, FMP і суб'єктами авіаційної діяльності;

5) заходи ATFCM, які направлено на попередження перевантаження органів диспетчерського ОПР, впроваджуються у такій черговості:

оптимальне використання пропускної спроможності:

зміна конфігурації секторів ОПР відповідно до попиту повітряного руху;

зміна критеріїв пропускної спроможності відповідно до оцінки операційно прийнятних обсягів повітряного руху, враховуючи складність повітряного руху, та/або відповідно до змін щодо діяльності з використання повітряного простору;

застосування зон очікування;

балансування між прибуттям та відправленням ПС на аеродромі.

Залучення інших наявних ресурсів пропускної спроможності, включаючи перерозподіл попиту повітряного руху у частини повітряного простору з достатньою пропускною спроможністю:

зміна маршруту для певних потоків повітряного руху або окремих польотів ПС;

обмеження рівня польоту для певних потоків повітряного руху або для окремих польотів ПС тощо.

Менеджмент попиту повітряного руху:

застосування процедури витримування певних інтервалів вильоту ПС (Minimum Departure Intervals - MDI);



застосування процедури витримування однакових швидкісних параметрів руху ПС щодо певного потоку повітряного руху (Miles in Trail);

інші тактичні заходи АТFCM або ОПР щодо впливу на попит повітряного руху;

застосування регулювання.

6. Загальні зобов'язання органів ОПР щодо АТFM:

1) за потреби застосування заходів АТFCM орган диспетчерського ОПР проводить координацію через FMP з NМОС щодо здійснення вибору заходу АТFCM, враховуючи відповідний вплив на продуктивність EATMN;

2) за потреби пункт збору донесень щодо ОПР (далі - ARO) здійснює обмін інформацією між екіпажем ПС (експлуатантом) та NМОС або FMP;

3) органи диспетчерського ОПР повідомляють NМОС через FMP про виявлені обставини, які можуть впливати на пропускну спроможність та попит повітряного руху;

4) органи диспетчерського ОПР або уповноважені підрозділи провайдера АНО відповідно до своєї компетенції забезпечують NМОС такою інформацією (з подальшим її оновленням, забезпечуючи своєчасність та якість даних):

доступність повітряного простору та структура маршрутів ОПР;

конфігурації секторів ОПР та їх активація;

час руління на аеродромі;

пропускну спроможність сектору ОПР;

доступність маршрутів ОПР та додатково їх доступність в умовах застосування гнучкого використання повітряного простору;

оновлення даних щодо місцезнаходження ПС;

відхилення від планів польоту;

доступність повітряного простору, в тому числі в умовах застосування гнучкого використання повітряного простору;

фактичний час зльоту ПС;

5) орган аеродромного диспетчерського обслуговування (далі - АДВ):

надає екіпажу ПС слоту АТFM у складі диспетчерського дозволу на виліт, якщо ПС є суб'єктом заходів АТFCM;

забезпечує дотримання екіпажами ПС, що вилітають, слотів АТFM;

відмовляє екіпажу ПС в отриманні диспетчерського дозволу на виліт, коли екіпажем ПС не витримується встановлений ЕОВТ, з урахуванням дозволеного відхилення;

відмовляє екіпажу ПС в отриманні диспетчерського дозволу на зліт, якщо його план польоту було відхилено або призупинено.

7. Загальні зобов'язання експлуатантів щодо АТFM:

1) кожен політ має бути забезпечений єдиним планом польоту.

Поданий план польоту повинен коректно відображати запланований профіль польоту ПС;

2) під час планування та виконання польотів ПС експлуатант зобов'язаний дотримуватись правил та процедур АТFM, зокрема вимог до надання плану польоту і змін до нього;

3) усі заходи АТFCM та зміни до них повинні бути включені до порядку виконання запланованого польоту і доведені до відома екіпажу ПС.

### **III. Етапи організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності, завдання та обов'язки сторін, які залучаються до певного етапу організації потоків повітряного руху**

1. ATFCM складається з таких етапів:

стратегічний;

передтактичний;

тактичний;

післяопераційний аналіз.

2. Стратегічний етап ATFCM триває сім і більше днів до дня виконання польотів та включає в себе діяльність щодо дослідження проблемних питань, планування та координації відповідних дій. Такий підхід, здійснюваний NM, залучає до взаємодії відповідні структурні підрозділи провайдерів АНО, органи менеджменту повітряного простору, суб'єктів аеропортової діяльності, користувачів повітряного простору та NM (далі - сторони). Підсумковим документом цього етапу є операційний план мережі (NOP), що створюється NM та публікується на NOP Portal з метою інформування залучених сторін та координації дій. Документ NOP включає дані щодо:

очікуваного попиту повітряного руху;

планування стосовно пропускної спроможності, визначення "вузьких місць", де за очікуванням попит повітряного руху перевищить пропускну спроможність;

заходів ATFCM та ASM, спрямованих на попередження відповідного дисбалансу.

3. Завдання та обов'язки сторін на стратегічному етапі:

1) NM здійснює загальну координацію щодо ATFCM з усіма зацікавленими користувачами повітряного простору;

2) уповноважені підрозділи провайдера АНО та центр(и) ОрПР:

планують та забезпечують виконання проєктів щодо оптимізації пропускної спроможності, розраховують критерії пропускної спроможності секторів ОПР (наприклад, пропускну спроможність сектору ОПР та допустима кількість ПС, які можуть знаходитись одночасно в секторі ОПР при наданні диспетчерського ОПР) за методиками ЄВРОКОНТРОЛЮ, провайдера АНО або за іншими методиками;

планують конфігурації секторів ОПР, розробляють заходи ATFCM із залученням FMP, враховуючи оцінку прогнозованих обсягів повітряного руху та заплановану діяльність з використання повітряного простору;

забезпечують NM базовою інформацією щодо планів із пропускної спроможності та діяльності з використання повітряного простору, а також іншою інформацією у рамках підготовки NOP відповідно до чинних керівництв Network Operations HANDBOOK;

беруть участь в організаційних заходах NM;

забезпечують професійну підготовку підпорядкованих фахівців, що задіяні в ATFCM;

3) орган менеджменту повітряного простору Украероцентру проводить збір та аналіз інформації щодо подій, які можуть спричинити значний приріст попиту повітряного руху, щодо запланованої довгострокової діяльності з використання повітряного простору (авіашоу, повітряні паради, військові навчання, запуск/посадка космічних об'єктів тощо), яка може вплинути на ATFCM, та доводить зазначену інформацію до відома відповідного центру ОрПР та уповноважених підрозділів провайдера АНО, задіяних на стратегічному етапі ATFCM;

4) FMP:

надає до NM дані щодо конфігурацій секторів ОПП та їх активації, пропускної спроможності сектору ОПП, TFV, критеріїв пропускної спроможності аеропорту (за наявності інформації), часу руління, конфігурації ЗПС та іншу інформацію згідно з порядком, наведеним у керівництвах Network Operations HANDBOOK;

забезпечує інформацією NM стосовно чинного плану дій персоналу центру ОрПП щодо ATFCM на випадок непередбачуваних обставин;

забезпечує NM інформацією про вдосконалення або зміни (модернізацію АС КПП, зміни процедур ОПП тощо) у центрі ОрПП, що матиме вплив на пропускну спроможність;

бере участь у розробці заходів ATFCM, що плануються у центрі ОрПП, та забезпечує NM відповідними даними згідно з порядком, наведеним у керівництвах Network Operations HANDBOOK;

бере участь у координаційних заходах NM;

забезпечує NM актуальною інформацією про контактні дані уповноважених підрозділів свого центру ОрПП з операційних питань стосовно ATFCM;

доводить за запитом до органів менеджменту використання повітряного простору інформацію щодо ATFCM, яка повинна бути врахована під час планування діяльності з використання повітряного простору;

5) суб'єкт аеропортової діяльності повідомляє НМОС безпосередньо або через місцевий FMP та АДВ про всі відомі йому події або заплановану діяльність на відповідному контрольованому аеродромі в довгостроковій перспективі, що можуть суттєво вплинути на пропускну спроможність аеропорту та попит повітряного руху. У разі інформування НМОС безпосередньо суб'єкт аеропортової діяльності додатково доводить зазначену інформацію до FMP та АДВ.

Для забезпечення зазначеного інформування НМОС, у тому числі за потреби, що зумовлена достатньо високою інтенсивністю польотів та потенційними ризиками виникнення збійних ситуацій на контрольованому аеродромі, розробляється інструкція щодо взаємодії між суб'єктом аеропортової діяльності, FMP та АДВ стосовно ATFCM (далі - Інструкція), зразок якої наведено у додатку до цих Авіаційних правил.

За наявності операційної потреби експлуатант аеропорту (аеродрому) може ініціювати реалізацію концепції А-СДМ. А-СДМ впроваджується в міжнародних аеропортах з високою інтенсивністю польотів для поліпшення продуктивності операційної діяльності в аеропорті через інтеграцію певних процесів в аеропорті з діяльністю ЕАТМН. Опис впровадження процедур А-СДМ зазначено у керівництві ЄВРОКОНТРОЛЮ Airport CDM Implementation Manual (чинне видання).

4. Передтактичний етап ATFCM охоплює період від 6 днів до дня виконання польотів та включає діяльність із планування та координації заходів ATFCM. На передтактичному етапі аналізуються та визначаються оптимальне використання наявних ресурсів пропускної спроможності та впровадження відповідних заходів ATFCM. Підсумком цього етапу є формування ADP (ATFCM Daily Plan), який публікується на NOP Portal (інформація INP та ANM).

5. Завдання та обов'язки сторін на передтактичному етапі:

1) НМОС здійснює координацію і планування впровадження заходів ATFCM, розповсюдження та публікацію ANM, INP, AIM та EAUP/EUUP. Напередодні дня виконання польотів НМОС інформує користувачів повітряного простору про планування заходів ATFCM через ANM та INP, які публікуються на NOP Portal;

2) суб'єкт аеропортової діяльності надає до FMP та АДВ інформацію щодо пропускної спроможності аеропорту, факторів, що впливатимуть на зміну часу руління, специфічних місцевих умов або подій, що можуть спричинити введення заходів ATFCM відповідно до Інструкції (за наявності);

3) орган менеджменту повітряного простору центру ОрПР проводить координацію з FMP щодо планування діяльності з використання повітряного простору та мінімізації конфліктів між загальним та операційним повітряним рухом;

4) FMP:

проводить аналіз прогнозу обсягів повітряного руху секторів ОПР, на аеродромах та аналіз основних потоків повітряного руху у своєму районі відповідальності;

взаємодіє з органами диспетчерського ОПР свого району відповідальності щодо подій або обставин, які впливатимуть на пропускну спроможність або регулярність польотів;

взаємодіє з органом менеджменту повітряного простору центру ОрПР з питань планування та координації діяльності з використання повітряного простору, яка може впливати на ATFCM;

взаємодіє із суб'єктом аеропортової діяльності та АДВ відповідно до Інструкції (за наявності);

бере участь у формуванні ADP відповідно до вимог керівництва Network Operations HANDBOOK;

надає до NМОС інформацію про заплановану активацію конфігурацій секторів ОПР, значення критеріїв пропускну спроможності секторів ОПР, аеропорту (за наявності інформації) та інші заплановані операційні параметри (час руління тощо);

надає до NМОС інформацію щодо запланованих (очікуваних) на день виконання польотів подій, діяльності з використання повітряного простору, змін у використанні обладнання та інших операційних особливостей, які, ймовірно, будуть мати суттєвий вплив на пропускну спроможність EATMN;

бере участь у розробленні та координації з NМОС заходів ATFCM свого центру ОрПР (за потреби);

надає до NМОС дані щодо погоджених заходів ATFCM для впровадження наступного дня і формування відповідного ADP, а також запит на створення необхідних засобів для моніторингу потоків повітряного руху та застосування заходів ATFCM на тактичному етапі (за потреби);

інформує зацікавлені органи ОПР у межах свого району відповідальності про заплановані в ADP заходи, які можуть вплинути на ОПР, а також взаємодіє із суміжними FMP (за потреби);

5) експлуатант своєчасно ознайомлюється з інформацією про передтактичні заходи ATFCM для використання її під час планування польотів (ознайомлення з інформацією або повідомленнями NМОС - ANM, INP, Network Headline News та EAUP/EUUP згідно з порядком, визначеним керівництвами Network Operations HANDBOOK);

6) ARO за запитом надає експлуатанту повідомлення NМОС щодо ATFCM за наявності інформації.

6. Тактичний етап ATFCM здійснюється у день виконання польотів. На цьому етапі виконується або коригується ADP відповідно до фактичних операційних умов (співвідношення попиту повітряного руху та пропускну спроможності). При необхідності застосовуються узгоджені заходи ATFCM, зокрема здійснюється виконання процедури призначення слотів ATFM (регулювання).

7. Завдання та обов'язки сторін на тактичному етапі ATFCM:

1) NМОС:

спільно з FMP здійснює та коригує заходи ATFCM, які були заплановані на передтактичному етапі, в тому числі і регулювання;

проводить координацію з FMP та експлуатантом щодо обходу ПС секторів ОПР, де введено регулювання;

розповсюджує користувачам повітряного простору відкориговані відповідно до поточних змін повідомлення ANM та AIM;

## 2) FMP:

проводить аналіз основних потоків повітряного руху, попиту повітряного руху та розрахункових обсягів повітряного руху секторів ОПР, у певних частинах повітряного простору та на аеродромах у своєму районі відповідальності;

надає до НМОС інформацію про зміну конфігурації секторів ОПР, дані щодо критеріїв пропускної спроможності секторів ОПР та аеропортів (відповідно до наявної інформації), а також надає дані щодо інших операційних параметрів (наприклад, час руління, курс ЗПС тощо);

погоджує та реалізує введення заходів ATFCM у межах свого району відповідальності при очікуваному перевантаженні секторів ОПР або аеропорту відносно встановлених критеріїв пропускної спроможності;

перевіряє коректність застосування заходів ATFCM у межах свого району відповідальності та у разі потреби проводить коригувальні дії відповідно до тактичних операційних умов;

забезпечує органи диспетчерського ОПР у межах свого району відповідальності даними про затримки, інформацією щодо попиту повітряного руху та розрахункових обсягів повітряного руху секторів ОПР та на аеродромах;

здійснює у разі необхідності додаткові дії після отримання від органу менеджменту повітряного простору центру ОрПП інформації про відміну запланованої діяльності з використання повітряного простору, що може впливати на пропускну спроможність;

взаємодіє з РДЦ або диспетчерським органом підходу та органом менеджменту повітряного простору центру ОрПП щодо використання умовних маршрутів або зарезервованого повітряного простору для уникнення перевищення пропускної спроможності;

взаємодіє з органами диспетчерського ОПР свого району відповідальності щодо застосування заходів ATFCM;

взаємодіє з АДВ та суб'єктом аеропортової діяльності згідно з Інструкцією (за наявності);

## 3) ARO:

доводить до відома експлуатантів інформацію, яка міститься у повідомленнях щодо ATFM (за запитом);

інформує експлуатантів щодо ANM та AIM (за запитом);

надає REA за запитом експлуатанта;

взаємодіє з НМОС, експлуатантами, відповідними FMP та АДВ щодо інформації або повідомлень ATFM відповідно до місцевих умов та робочих інструкцій органів ОПР;

## 4) експлуатант:

витримує призначений слот ATFM (планує час відправлення таким чином, щоб витримати призначений слот ATFM з урахуванням необхідного часу руління);

своєчасно оновлює дані плану польоту;

дотримується розрахункового часу прибирання колодок (ЕОВТ), враховуючи дозволений час відхилення від ЕОВТ, якщо політ є нерегульованим (відсутній слот ATFM);

вживає заходів для оновлення або скасування плану польоту, коли план польоту було призупинено у зв'язку з невиконанням вильоту протягом визначеного періоду часу, а значення нового ЕОВТ є невідомим;

взаємодіє із NM, FMP, ARO та АДВ щодо тактичних процедур або заходів ATFCM;

надає доповіді про операційні проблеми щодо ATFM та про збої у роботі систем NM;

## 5) АДВ аеродрому вильоту:

доводить призначений слот ATFM до відома екіпажу ПС;

здійснює контроль за дотриманням слоту ATFM екіпажем ПС;

надає дозвіл на зліт ПС у межах допустимого відхилення від призначеного СТОТ (від - 5 хв. до + 10 хв.);

відмовляє у видачі дозволу на запуск двигунів у разі недотримання екіпажем ПС призначеного слоту ATFM;

взаємодіє з FMP та суб'єктом аеропортової діяльності згідно з Інструкцією;

надає до FMP інформацію про зміни часу руління, конфігурації ЗПС та про події або фактори, які впливають або можуть вплинути на пропускну спроможність ЗПС;

надає інформацію FMP про порушення процедур ATFM;

надає REA до NMOC за запитом експлуатанта (безпосередньо або через відповідний ARO).

8. Постопераційний аналіз (post operational analysis) виконується наступного дня після виконання польотів. На цьому етапі здійснюється аналіз операційної діяльності в день виконання польотів та аналіз діяльності щодо ATFCM на попередніх трьох етапах.

#### **IV. Обмін інформацією, повідомлення щодо обслуговування повітряного руху при організації потоків повітряного руху**

1. Інформація, що надається органами ОПР відповідного аеропорту екіпажам ПС стосовно призначення та зміни слоту ATFM, призупинення польоту або щодо відхилення від слоту ATFM, надається засобами авіаційного повітряного електрозв'язку. Радіообмін між екіпажем ПС та АДВ під час проведення заходів ATFCM здійснюється із застосуванням стандартної фразеології радіообміну.

2. Повідомлення щодо ATFM, які надсилаються NMOC до органів ОПР та експлуатантів, повідомлення щодо ATFM, які надсилаються органами ОПР та експлуатантами до NMOC, структуру та формат полів цих повідомлень визначено Правилами надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, затвердженими наказом Мінінфраструктури від 28 травня 2012 року № 277, зареєстрованими в Мін'юсті 14 червня 2012 року за № 958/21270 (далі - Правила надання повідомлень).

Повідомлення щодо ATFM, обмін якими здійснюється між NMOC (ETFMS) та системою A-CDM аеропорту, структуру таких повідомлень та формат полів наведено у чинних керівництвах ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо ETFMS та A-CDM, зокрема в Airport CDM Implementation Manual.

Повідомлення щодо ATFM, які надсилаються NMOC до органів ОПР експлуатантів:

SAM - повідомлення про призначення слоту ATFM (Slot Allocation Message);

SRM - повідомлення про перегляд слоту ATFM (Slot Revision Message);

SLC - повідомлення про відміну слоту ATFM (Slot Requirement Cancellation Message);

SIP - повідомлення щодо пропозиції покращення слоту ATFM (Slot Improvement Proposal Message);

FLS - повідомлення про призупинення польоту (Flight Suspension Message);

RRP - повідомлення щодо пропозиції стосовно зміни маршруту (Rerouting Proposal Message);

RRN - повідомлення щодо пропозиції стосовно зміни маршруту (Rerouting Notification Message) (використовується за наявності засобів NMOC);

ERR - повідомлення про помилку (Error Message);

DES - повідомлення про припинення тимчасової зупинки польоту (Desuspension Message).

Повідомлення щодо ATFM, які надсилаються органами ОПР та експлуатантами до NMOC:

SMM - повідомлення про неможливість виконання призначеного слоту ATFM (Slot Missed Message);

SPA - повідомлення про прийняття пропозиції покращення слоту ATFM (Slot Improvement Proposal Acceptance Message);

SRJ - повідомлення про відмову від пропозиції покращення слоту ATFM (Slot Proposal Rejection Message);

RFI - повідомлення про запит на пряме покращення слоту ATFM (Request For (direct) Improvement Message);

SWM - повідомлення про запит SIP (SIP Wanted Message);

FCM - повідомлення про підтвердження можливості виконання польоту (Flight Confirmation Message);

RJT - повідомлення про відмову від запропонованої зміни маршруту (Rerouting Rejection Message).

Повідомленням щодо ATFM, яке надсилається NMOC до аеропорту, де впроваджено або впроваджується A-CDM, є FUM.

FUM (Flight Update Message) - повідомлення щодо оновлення даних польоту, в якому зазначаються розрахунковий час посадки ПС (ELDT - Estimated Landing Time), розрахунковий час прольоту (ETO - Estimated Time Over) та ешелон польоту (абсолютна висота) над кінцевою точкою запланованого маршруту ОНР.

Повідомлення щодо ATFM, які надсилаються від аеропорту (автоматизованої системи), де впроваджено або впроваджується A-CDM, до NMOC (ETFMS):

E-DPI (Early - Departure Planning Information message) - перше повідомлення щодо інформації про планування відправлення ПС, в якому зазначається розрахунковий час зльоту (ETOT - Estimated Take Off Time);

T-DPI (Target Departure Planning Information message) - повідомлення щодо інформації про планування відправлення ПС, в якому зазначається цільовий час зльоту (TTOT - Target Take Off Time);

A-DPI (ATC Departure Planning Information message) - повідомлення про планування відправлення ПС, в якому зазначається TTOT.

A-DPI надається протягом проміжку часу між фактичним часом прибирання колодок (AOBT - Actual Off-Block Time) та фактичним часом зльоту (ATOT - Actual Take Off Time);

C-DPI (Cancel Departure Planning Information message) - повідомлення щодо інформування про втрату чинності попереднього повідомлення DPI.

3. Доступ до інформації щодо ATFCM або обмін даними щодо ATFCM може здійснюватися через сервіси NM.

Чинний перелік сервісів NM для певних категорій користувачів знаходиться на інтернет-сторінці ЄВРОКОНТРОЛЮ або на іншому інформаційному ресурсі. Використання сервісу NM здійснюється на підставі запиту користувача та укладання угоди з NM.

4. Порядок обміну інформацією між користувачами сервісів NM та NMOC щодо операційних проблем, пов'язаних з ATFM, здійснюється згідно з чинним керівництвом Network Operations HANDBOOK щодо сповіщення про операційні проблеми та зазначається в AIP України.

Для інформування щодо операційних проблем можуть застосуватись:

телефонний зв'язок (під час виникнення операційної або технічної проблеми, яка потребує негайних дій);

інтерфейс CCMS, який знаходиться на NOP Portal, або електронна пошта із заповненою відповідною формою (за умови інформування NMOC щодо операційної проблеми).

Інформація щодо операційної проблеми повинна бути надана у якомога коротший строк з урахуванням наявних засобів.

Вищезазначені форми та адреси уповноважених підрозділів НМОС наводяться у чинних керівництвах Network Operations HANDBOOK. Усі поля форм повинні заповнюватися із наданням відповідної вичерпної інформації. Відправник самостійно або за запитом НМОС у повідомленні про операційну проблему зазначає додаткову інформацію, що вважається корисною для з'ясування причини виникнення операційної проблеми.

## **V. Основні процеси та процедури організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності**

1. Користувачам сервісів NM надає методичну допомогу ЄВРОКОНТРОЛЬ, який розробляє та підтримує додаткові керівництва з питань організації потоків повітряного руху та менеджменту повітряного простору (керівництва Network Operations HANDBOOK).

У зв'язку з тим, що до зазначених керівництв періодично вносяться зміни, описання процесів та процедур ATFCM у цих керівництвах Network Operations HANDBOOK та самі назви керівництв також можуть змінюватися. Посилання на чинну редакцію керівництв Network Operations HANDBOOK публікується на NOP Portal.

### **2. Документ доступності маршрутів.**

Документ доступності маршрутів (RAD) є заходом ATFCM, який створюється та координується NM з експлуатантами та провайдерами АНО на стратегічному етапі ATFCM у порядку, визначеному керівництвами Network Operations HANDBOOK.

RAD - єдина інтегрована скоординована маршрутна схема у межах району ATFCM, яка публікується на NOP Portal.

RAD сприяє плануванню польотів в цілях ATFCM із забезпеченням гнучкості планування польотів експлуатантами.

RAD дає можливість провайдеру АНО максимально використовувати ресурси пропускної спроможності та мінімізувати складність повітряного руху через певні обмеження, які запобігають порушенню організованої системи основних потоків повітряного руху у диспетчерських районах з високим попитом повітряного руху, враховуючи вимоги експлуатантів. За допомогою RAD повітряний рух організовується певними потоками, забезпечуючи найкраще використання наявної пропускної спроможності.

Використання RAD не є гарантією уникнення перевантаження секторів ОПР протягом "пікових" періодів часу, для чого додатково можуть застосуватись тактичні заходи ATFCM.

### **3. Схеми маршрутизації.**

Для певного району або частини повітряного простору, де очікується суттєвий дисбаланс між попитом повітряного руху та пропускною спроможністю, NM разом з FMP визначають певні потоки повітряного руху, щодо яких можливе застосування іншої маршрутної частини польоту, уникаючи проблемних частин повітряного простору. Ці заходи ATFCM щодо зміни частини маршруту ОПР або рівня польоту публікуються на NOP Portal у вигляді рекомендацій або обов'язкових до виконання умов для експлуатантів через повідомлення ANM, інформацію INP та сповіщення Network Headline News.

Особливості створення, погодження та застосування схем маршрутизації описано у керівництвах Network Operations HANDBOOK.

### **4. Тактична зміна маршруту.**

На тактичному етапі НМОС проводить моніторинг ситуації щодо затримок та, де можливо, визначає польоти із затримками, що підпадають під регулювання та яким може бути корисною зміна частини маршруту у плані польоту (тактичної зміни маршруту).



За потреби тактична зміна маршруту пропонується уповноваженим підрозділом НМОС або додатково ініціюється експлуатантом, користувачем сервісу NM Client Application (або іншого наявного сервісу NM) через функціональність Aircraft Operator "WHAT - IF" Reroute (AOWIR).

5. Правила та процедури надання планів польотів відповідно до вимог АТФМ визначаються Правилами надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, затвердженими наказом Мінінфраструктури від 28 травня 2012 року № 277, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 14 червня 2012 року за № 958/21270, та публікуються в АІР України.

6. План польоту (FPL) для виконання польотів ПС, які є або можуть бути суб'єктами заходів АТФСМ:

- 1) FPL надається відповідно до вимог чинного RAD;
- 2) FPL надається до IFPS не менше ніж за 3 години до ЕОВТ;
- 3) експлуатант у разі відхилення FPL системою IFPS має надати новий відкоригований FPL;
- 4) при відхиленні часу відправлення ПС більше ніж на 15 хвилин від ЕОВТ експлуатант надає до IFPS повідомлення DLA/CHG або CNL/FPL.

7. Перегляд слоту АТФМ.

Для польотів ПС, яким призначено слот АТФМ, застосовується автоматична процедура перегляду слоту АТФМ (True Revision Process) протягом певного проміжку часу (між наданням SAM та певним часом до СТОТ, який визначається для кожного аеродрому вильоту).

Фактично всі плани польотів з призначеним СТОТ мають статус RFI і можуть негайно отримати SRM за умови можливості покращення слоту АТФМ. Експлуатант може змінити статус плану польоту з RFI до SWM за умови надання повідомлення про запит SIP (SWM). За можливості відповідного покращення слоту АТФМ у відповідь на SWM експлуатант отримує повідомлення SIP. Прийняття або відмова нового СТОТ здійснюється через надання повідомлень SPA або SRJ.

Якщо після надання повідомлення SIP НМОС не отримує від експлуатанта відповіді протягом певного часу (визначено у чинних керівництвах Network Operations HANDBOOK), це повідомлення SIP втрачає чинність.

Процедури призначення та перегляду слоту АТФМ зазначені в керівництвах Network Operations HANDBOOK.

8. Надання REA.

Експлуатант може надати запит АДВ щодо надання REA за таких умов:

наявність СТОТ;

екіпаж ПС готовий до вильоту (пасажери на борту ПС, двері зачинено);

до ЕОВТ залишилося 15 хвилин або менше.

НМОС після отримання REA може надати інший слот АТФМ або відмінити існуючий, якщо є така можливість.

9. Обмін слотами АТФМ.

Процедура обміну слотами АТФМ (Slot Swapping Procedure) здійснюється щодо польотів ПС, які виконуються одним експлуатантом або якщо існує договір між експлуатантами щодо можливості обміну слотами АТФМ. Також обмін слотами АТФМ здійснюється за умови, якщо двом ПС призначено СТОТ через одне й те саме регулювання, яке створює найбільшу затримку.

Особливості надання запиту на обмін слотами АТФМ зазначено у чинних керівництвах Network Operations HANDBOOK.

10. Параметри аеродрому:

1) час руління аеродрому є важливим параметром, який впливає на розрахунок слоту ATFM. За відсутності у NMOC інформації щодо часу руління значення часу руління визначається в системі NM за встановленим в ETFMS стандартом.

Модифікація часу руління здійснюється АДВ (через FMP) на певний період часу тактичного етапу ATFCM. Наявність коректного значення руління в ETFMS більш достовірно відображає операційні умови на аеродромі, що сприяє уникненню потреби зменшення критеріїв пропускної спроможності аеропорту (MV) або необхідності продовження вікна СТОТ;

2) часові параметри щодо запобігання пізній зміні СТОТ на операційно неприйнятний час.

На тактичному етапі ATFCM через FMP передбачено можливість модифікації часових параметрів аеродрому для випадків пізньої зміни СТОТ:

"час на вилучення з черги" (Time to Remove from the Sequence - TRS) зумовлює розрахунок СТОТ на операційно прийнятний час при погіршенні слоту ATFM щодо ПС, яке вже знаходиться в організованій черзі на виліт;

"час на внесення до черги" (Time to Insert into the Sequence - TIS) зумовлює розрахунок СТОТ на операційно прийнятний час при покращенні слоту ATFM, коли черга на виліт вже є сформованою.

У випадку надання REA часові параметри TIS та TRS не враховуються.

#### 11. Моніторинг активації плану польоту.

Процедура моніторингу активації плану польоту (Flight Activation Monitoring - FAM) може застосовуватись при виконанні польотів лише у межах диспетчерських районів з організованою передачею повідомлень про місцеположення ПС (Correlated Position Report - CPR) до системи NMOC (ETFMS).

При застосуванні FAM польоти ПС, які згідно з розрахунковими даними мали б здійснити зліт, проте не було отримано жодного повідомлення ОПР щодо здійснення зльоту, підлягають "зміщенню" у системі ETFMS. При досягненні максимально допустимого часу такого "зміщення" (визначається NM) план польоту призупиняється та відповідний експлуатант отримує FLS. Якщо ПС не виконало зліт та отримало FLS, експлуатант зобов'язаний надати DLA або CHG до IFPS з відповідним значенням ЕОВТ.

Процедура FAM детально описана у керівництвах Network Operations HANDBOOK.

#### 12. Умови низької видимості.

За фактичних або прогнозованих умов низької видимості на аеродромі здійснюється постійна координація між АДВ та уповноваженим підрозділом суб'єкта аеропортової діяльності, з одного боку, та FMP - з іншого. Процедури такої координації для контрольованих аеродромів з високою інтенсивністю польотів ПС визначаються Інструкцією.

FMP на підставі даних, отриманих від АДВ або аеропорту, інформує NMOC щодо вірогідності застосування заходів ATFCM. Враховуючи дані, отримані від FMP, NMOC видає попереджувальне повідомлення про можливість застосування заходів ATFCM щодо певного аеродрому для експлуатантів з вимогою вказати значення "свого RVR" у полі 18 FPL та надіслати FCM із вказаним експлуатаційним мінімумом.

Заходи ATFCM можуть застосовуватись в умовах низької видимості на аеродромі до прибуваючого потоку повітряного руху, відлітного потоку повітряного руху або на всі польоти ПС на аеродромі.

Якщо погодні умови впливають на ПС, що вилітають з аеродрому, введення регулювання на виліт не рекомендується, крім випадків, коли це є винятковою необхідністю (закриття аеродрому або ЗПС, повна відмова світлового обладнання вночі тощо). Застосовуються альтернативні дії у такій послідовності:

збільшення часу руління;

звільнення окремих рейсів від регулювання;

збільшення STW та/або DTW.

Під час прогнозування умов низької видимості, що впливають на прибуваючі ПС, FMP на підставі інформації, отриманої від АДВ (не менше ніж за 3 години до передбачуваного введення регулювання), діє відповідно до таких обставин:

"дій не вимагається" - застосовується у разі, якщо, незважаючи на попит повітряного руху, пропускна спроможність є достатня та існує можливість застосування зон очікування. У цьому випадку введення регулювання не потрібне. Під час раптового погіршення фактичної погоди чи впливу інших факторів, що можуть спричинити перевантаження зон очікування та секторів ОПР, потрібно негайно ввести відповідне регулювання зі значенням Rate, що відповідає "0/60", та поступово збільшувати Rate, доки ситуація не стабілізується;

"регулювання без особливих умов" - застосовується у разі, якщо після координації з АДВ FMP володіє інформацією щодо операційних можливостей аеродрому стосовно обслуговування ПС на прибуття та якщо значення їх RVR відповідає фактичному значенню на аеродромі. У цьому випадку FMP здійснює введення "регулювання без особливих умов" як попереджувальну дію;

"регулювання з особливими умовами" - застосовується, якщо немає інформації щодо можливості посадки всіх ПС або прогнозується велика кількість ПС на посадку з недостатнім експлуатаційним мінімумом. При цьому з АДВ узгоджуються Rate щодо прибуття ПС на період введення регулювання та значення RVR, за яким будуть відібрані ПС, що не отримають FLS.

### 13. Закриття аеродрому або частини повітряного простору.

Під час закриття аеродрому або частини повітряного простору на тактичному етапі ATFCM (далі - закриття) проводиться координація між органами ОПР та FMP для виконання таких дій:

надання інформації щодо закриття аеродрому (період, причина) до NMOC та запиту на введення регулювання зі значенням Rate - "0/60";

подовження регулювання на нетривалий період (залежно від інтенсивності), поступово збільшуючи Rate після закінчення закриття;

інформування NM про будь-які зміни.

Усі польоти ПС, що знаходяться під впливом регулювання протягом закриття на короткий період (до 1 год.), у тому числі й звільнені від регулювання польоти, отримають повідомлення SAM/SRM з коментарем "CLOSURE" (тобто ці ПС будуть затримані таким чином, щоб прибути/вилетіти після закінчення закриття).

Усі польоти, що знаходяться під впливом регулювання протягом закриття на довгий період (більше ніж на 1 год.), у тому числі й звільнені від регулювання польоти, отримають FLS.

### 14. Страйки.

У разі проведення страйків, які впливають на діяльність органів ОПР, експлуатантів ПС, призводять до зменшення пропускної спроможності або мають інший негативний вплив на функціонування аеронавігаційної системи, вживаються заходи відповідно до пункту 13 цього розділу, враховуючи специфічні місцеві умови.

## VI. Узгодженість між планами польотів та слотами аеропорту

1. На запит координатора аеропорту NM надає інформацію щодо отриманих планів польоту для польотів, що виконуються на відповідному аеродромі, перед їх виконанням. Координатори аеропорту повинні організувати доступ до схвалених планів польоту зацікавлених сторін, залучених до координації слотів аеропорту.

2. Перед польотом ПС експлуатанти забезпечують аеропорти вильоту та призначення необхідною інформацією, що забезпечує відповідність номера рейсу, що міститься в плані польоту, і того, що зазначений у відповідному слоті аеропорту.

3. Експлуатант та оперативні підрозділи аеропорту повідомляють координатора аеропорту про повторювані відхилення часу виконання польоту на аеродромі від виділених слотів аеропорту або про використання слотів аеропорту іншим чином, ніж зазначено на момент їх призначення, коли це викликає порушення діяльності аеропорту або іншої операційної діяльності стосовно забезпечення виконання польотів.

4. NM повідомляє координатора аеропорту про повторювані відхилення часу виконання польоту на аеродромі від виділених слотів аеропорту або про використання слотів аеропорту іншим чином, ніж зазначено на момент їх призначення, коли це викликає порушення функціонування заходів АТFCM.

5. Етапи менеджменту відхилення планів польотів від слотів аеропорту, коли це має вплив на АТFM:

у випадку виявлення недотримання слоту аеропорту, коли це має вплив на АТFM, надається відповідна доповідь координатору аеропорту з боку NM безпосередньо;

координатор аеропорту проводить розслідування випадків недотримання слоту аеропорту та надає результати розслідувань до NM.

## **VII. Індикатори статусу польоту щодо звільнення від заходів організації потоків повітряного руху та менеджменту пропускної спроможності**

1. STS використовується для того, щоб експлуатант міг запросити для певного рейсу "особливої уваги" за певних умов.

2. Для звільнення від заходів АТFCM встановлені такі стандартні аббревіатури для використання їх із STS у полі 18 FPL:

STS/SAR - для пошуку та рятування;

STS/HEAD - для польотів ПС, що виконуються з метою перевезення вищих посадових осіб України та інших держав;

STS/ATFMX - для польотів, які звільнені від застосування заходів АТFCM Державіаслужбою;

STS/FFR - для польотів з метою проведення протипожежних заходів;

STS/MEDEVAC - для термінової евакуації осіб, які потребують екстреної медичної допомоги.

3. Рейси, які звільнені від заходів АТFCM, не отримують слоти АТFM.

4. Несанкціоноване використання STS для звільнення від заходів АТFCM експлуатантами забороняється.

5. Запит на використання відповідного статусу надається до Державіаслужби у заявці на виконання польоту згідно з Правилами надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України, затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства оборони України від 28 листопада 2005 року № 897/703, зареєстрованими у Мін'юсті 28 грудня 2005 року за № 1572/11852 (із змінами), під час виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів.

6. Експлуатант має включати в поле К заявки на виконання польоту запит на використання STS, зазначаючи причини такого запиту та надаючи відповідні документи для підтвердження правомірності запиту.

7. Запит на використання статусу STS/ATFMX надається у випадку, якщо політ виконується з особами на борту ПС, які задіяні у державних справах такої важливості і терміновості, що будь-яка затримка може піддати ризику виконання державного завдання.

8. Процедури для звільнення від заходів АТFCM погоджуються з NM та публікуються в AIP України.

## **VIII. Нагляд за безпекою польотів під час діяльності з організації потоків повітряного руху**

1. Державіаслужба забезпечує нагляд за безпекою польотів під час діяльності з АТФМ відповідно до вимог Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31 травня 2010 року № 320, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/1774 (із змінами).

2. Провайдер АНО, у підпорядкуванні якого знаходяться FMP, повинен здійснювати оцінку безпеки, що включає в себе виявлення небезпек, у тому числі кіберзагрози, оцінку ризиків і мінімізацію їх наслідків до введення будь-яких значних змін в процедурах АТФСМ.

## **IX. Моніторинг дотримання заходів АТФСМ**

1. Моніторингу підлягають:

дотримання слотів АТФМ в аеропорту вильоту;

кількість польотів, звільнених від заходів АТФСМ.

2. У разі якщо дотримання слотів АТФМ у аеропорту вильоту складає 80% або менше протягом року, за запитом Державіаслужби орган ОПР відповідного аеропорту надає інформацію щодо недотримання слотів АТФМ та про заходи, які були вжиті для забезпечення дотримання слотів АТФМ через провайдера АНО.

3. Орган ОПР відповідного аеропорту повинен зберігати інформацію про події щодо недотримання експлуатантом порядку АТФМ при відхиленні (REJ) або призупиненні (FLS) плану польоту, про заходи, що були вжиті для забезпечення дотримання порядку АТФМ, така інформація надається за запитом Державіаслужби.

4. У разі якщо кількість звільнених від заходів АТФСМ польотів перевищує 0,6% від загальної кількості вильотів ПС на відповідному аеродромі, NM надає детальну інформацію щодо таких польотів до Державіаслужби. Після отримання такої інформації Державіаслужба надає до NM доповідь щодо надання статусів звільнення від заходів АТФСМ відповідним польотам ПС.

5. За відсутності планів польотів (FPL) для ПС, які фактично виконують політ, та у разі дублювання наданих планів польотів NMOC інформує відповідних експлуатантів щодо такої невідповідності. Експлуатанти повинні надати NMOC інформацію щодо кожного випадку недотримання порядку АТФМ або заходів АТФСМ із зазначенням детальних обставин, які призвели до певної невідповідності.

6. З метою підвищення рівня дотримання заходів АТФСМ на підставі отриманої інформації від провайдера АНО та експлуатантів Державіаслужба здійснює щорічний огляд стану дотримання заходів АТФСМ відповідно до Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 31 травня 2010 року № 320, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/17741, а також проводить відповідну взаємодію з NM.

## **X. Загальні зобов'язання щодо критичних подій**

1. Для кожного центру ОрПР розробляється план дій щодо АТФСМ під час виникнення непередбачуваних обставин, який надається до NMOC через FMP.

2. З метою підготовки до критичних подій на аеродромі органи ОПР та уповноважений підрозділ суб'єкта аеропортової діяльності повинні визначити та скоординувати свою діяльність. Порядок зазначеної взаємодії визначається Інструкцією.

3. Процедури дій під час настання критичної події повинні включати:

визначення осіб, відповідальних за організацію відповідної діяльності та координацію планів дій з іншими зацікавленими сторонами або суб'єктами авіаційної діяльності;

організаційні та координаційні заходи;

заходи АТФСМ щодо запобігання негативному дисбалансу між попитом повітряного руху та пропускною спроможністю секторів ОПР або встановленими критеріями пропускної спроможності аеропорту;

заходи відновлення звичайного операційного стану.

**Заступник директора  
департаменту аеронавігації**

**С. Борзенець**

Додаток  
до Авіаційних правил України  
"Правила організації потоків  
повітряного руху"  
(підпункт 5 пункту 3 розділу III)

ЗРАЗОК

## **ІНСТРУКЦІЯ щодо взаємодії між суб'єктом аеропортової діяльності, FMP та АДВ стосовно ATFCM**

### **I. Загальні положення**

Ця Інструкція розроблена з метою зменшення вірогідності виникнення збійних ситуацій на аеродромі через несприятливі погодні умови, обмеження використання елементів інфраструктури аеродрому, перевищення попиту повітряного руху над пропускною спроможністю аеропорту та введення заходів ATFCM тощо.

Предметом цієї Інструкції є порядок взаємодії між уповноваженим суб'єктом аеропортової діяльності, FMP, в районі відповідальності якого знаходиться аеропорт, та АДВ, що забезпечує аеродромне диспетчерське ОНР, щодо ATFCM. Така взаємодія здійснюється на стратегічному, передтактичному та тактичному етапах ATFCM (далі - етапи).

Інструкція підписується трьома сторонами:

представником аеропорту, який очолює службу, відповідальну за організацію виробничої діяльності на відповідному аеродромі (в аеропорту), або особою, яка виконує його функції;

представником органу ОНР, який забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування на відповідному аеродромі (начальником відповідного об'єкта аеронавігаційного обслуговування або особою, яка виконує його обов'язки);

начальником центру ОрПР та представником FMP.

### **II. Терміни та скорочення**

У цій Інструкції застосовуються умовні скорочення та терміни, зазначені в Авіаційних правилах України "Правила організації потоків повітряного руху", затверджених наказом Державіаслужби від 20 липня 2016 року № 567, та керівництвах Network Operations HAND BOOK, або за потреби інші визначення, наприклад такі:

інформація щодо ATFCM:

відмова радіотехнічних засобів або підсистем автоматизованих систем управління повітряним рухом, що може впливати на пропускну спроможність;

закриття або відкриття ЗПС, відсутність стоянок, спеціальне обслуговування ПС на пероні, ремонт руліжних доріжок (далі - РД), світлосигнальні системи ЗПС, довгострокові роботи на ЗПС тощо;

заплановані або запроваджені заходи ATFCM;

значні зміни щодо структури повітряного простору, конфігурацій секторів ОНР, обсягу повітряного руху;

інциденти, пожежі, катастрофи тощо;

інші події або фактори, які можуть вплинути на пропускну спроможність аеропорту та/або на діяльність органів аеродромного диспетчерського ОНР;

погодні умови, які можуть мати вплив на пропускну спроможність секторів ОНР та/або аеропорту;

пропускна спроможність аеропорту (враховуючи пропускну спроможність ЗПС, терміналу тощо), час руління, специфічні місцеві умови або події, які можуть зумовлювати введення заходів АТFCM;

пропускна спроможність злітно-посадкової смуги (ЗПС) - кількість польотів ПС, які за визначенням уповноваженого підрозділу провайдера АНО можуть виконуватись із забезпеченням безпеки польотів. Значення пропускної спроможності ЗПС становить загальну кількість посадок та зльотів ПС за годину;

пропускна спроможність секторів ОПР, документ доступності маршрутів, архівні дані щодо обсягів повітряного руху, операційні процедури, які впливають на профілі польоту ПС;

скорочення кількості фахівців у диспетчерських змінах, що може впливати на пропускну спроможність.

### **III. Критерії пропускної спроможності**

1. Дані цих критеріїв визначаються на підставі результатів таких досліджень:

моделювання у реальному часі;

моделювання за методикою ЄВРОКОНТРОЛЮ (PIATA+ тощо);

аналізу статистичних даних та згоди сторін;

розрахунків або спостережень та згоди сторін;

застосування іншого методу.

Дані щодо пропускної спроможності ЗПС та час руління до ЗПС за стандартних умов пропускної спроможності, критерії пропускної спроможності ЗПС та заявленого часу руління зазначаються в таблиці 1 розділу VII цієї Інструкції (далі - таблиця 1).

Дані щодо пропускної спроможності ЗПС та час руління у випадку виникнення обмежень використання інфраструктури елементів аеродрому, несприятливих погодних умов та стану ЗПС, критерії пропускної спроможності ЗПС та заявленого часу руління наводяться у таблиці 2 розділу VII цієї Інструкції (далі - таблиця 2).

Критерії пропускної спроможності ЗПС та заявленого часу руління та дані MINLINEUP для передавання у повідомленнях REA зазначаються в таблиці 3 розділу VII цієї Інструкції (далі - таблиця 3).

Характеристики аеропорту щодо пропускної спроможності та критерії пропускної спроможності елементів інфраструктури аеропорту наведено у таблиці 4 розділу VII цієї Інструкції (далі - таблиця 4).

2. Фактори, що впливають на пропускну спроможність, та заходи зменшення негативного впливу факторів наведено у таблицях 5 та 6 розділу VII цієї Інструкції.

### **IV. Взаємодія на стратегічному етапі**

1. На стратегічному етапі взаємодія здійснюється між АД, FMP та АДВ.

2. Мета взаємодії на стратегічному етапі - аналіз довготривалих стратегічних подій, а також визначення дій на час виникнення обмежень щодо пропускної спроможності органів ОПР, аеропорту або окремих елементів інфраструктури аеродрому (ЗПС, перон тощо).

3. Взаємодія на стратегічному етапі здійснюється між АДВ, FMP та АД шляхом проведення нарад з питань стратегічного планування (один раз на шість місяців). За результатами нарад складається протокол, у якому вказуються:

погоджені критерії пропускної спроможності;

результати аналізу виявлених факторів під час організації взаємодії АД та АДВ, що впливають на пропускну спроможність, та заходів, що здійснюються з метою вдосконалення продуктивності та/або пропускної спроможності при виконанні польотів на аеродромі;



зміни попиту повітряного руху відповідно до сезону та план дій щодо забезпечення відповідності пропускної спроможності аеропорту на рівні попиту повітряного руху;

план дій на випадок обставин, обумовлених спеціальними заходами при виникненні обмежень використання елементів інфраструктури аеродрому, несприятливих погодних умов, стану ЗПС тощо.

4. За результатами взаємодії на стратегічному етапі здійснюються оновлення та погодження сторонами даних таблиць 1 - 6 розділу VII цієї Інструкції. Результатом взаємодії вважаються:

1) погодження з FMP необхідних засобів та критеріїв моніторингу обсягів повітряного руху на аеродромі, погодження заходів ATFCM (підготовка TFV, linked та associated flows тощо);

2) надання до FMP погоджених даних щодо пропускної спроможності аеропорту (MV, ЗПС, MV стосовно до обсягу повітряного руху на прибуття або виліт), часу руління та змін цих даних у випадках:

відмови радіотехнічних засобів або підсистем автоматизованих систем управління повітряним рухом;

скорочення складу диспетчерських змін або персоналу аеропорту тощо;

обмеження використання інфраструктури елементів аеродрому (наприклад, обмеження у використанні РД);

несприятливих погодних умов;

погіршення стану ЗПС;

3) надання до FMP та АДВ даних пропускної спроможності наземної інфраструктури аеропорту за форматом IATA або в іншому форматі (таблиця 4);

4) погодження заходів вдосконалення операційної діяльності та/або заходів вдосконалення пропускної спроможності, що пов'язано з виконанням польотів на аеродромі (таблиці 5, 6 розділу VII цієї Інструкції).

5. Дії або заходи, що погоджено на стратегічному етапі, реалізуються на передтактичному та тактичному етапах.

## **V. Взаємодія на передтактичному етапі**

1. На передтактичному етапі взаємодія здійснюється між АД, FMP та АДВ.

2. АД під час взаємодії з FMP аналізує ситуацію, що передбачається на аеродромі, з метою вчасного виявлення проблем, які можуть вплинути на продуктивність або регулярність виконання польотів.

3. FMP інформує АД про час, кількість рейсів, очікувані обсяги повітряного руху, якщо передбачаються:

можливе впровадження заходів ATFCM, які суттєво впливатимуть на регулярність польотів на аеродромі;

попит повітряного руху, який становитиме приблизно 90% або більше від MV (погоджених критеріїв пропускної спроможності аеропорту);

суттєвий вплив несприятливих погодних умов на зменшення пропускної спроможності аеропорту (за наявності такої інформації).

4. АДВ та АД погоджують графік та строки проведення робіт на аеродромі з метою мінімізації впливу на повітряний рух.

5. АД надає FMP та АДВ інформацію про:

заплановані обмеження пропускної спроможності аеропорту (MV) з причин зменшення засобів наземного обслуговування;

заплановані роботи на аеродромі, що обмежують використання РД або перонів;

довгострокові роботи, що спричиняють закриття ЗПС;

обмеження, що можуть виникнути під час обслуговування літерних рейсів.

6. За потреби між FMP, АДВ та АД погоджуються дії щодо АТFCM з метою уникнення перевантаження аеропорту або органів аеродромного диспетчерського ОПР.

7. Результатом діяльності на передтактичному етапі може бути АДР, погоджений між FMP та НМОС, виконання якого передбачається на тактичному етапі.

## **VI. Взаємодія на тактичному етапі**

1. На тактичному етапі взаємодія здійснюється між АД, FMP та АДВ.

2. FMP інформує АД про:

заходи АТFCM (або регулювання), що суттєво впливають на регулярність виконання польотів на аеродромі;

регульовані польоти ПС (за запитом).

3. АД надає АДВ та FMP інформацію щодо:

відсутності стоянок, спеціального обслуговування ПС на пероні, ремонту РД, світлосигнальних систем;

причин необхідності та тривалості застосування заходів АТFCM на аеродромі (наприклад, обмеження кількості прильотів протягом певного періоду часу).

Запит АД на регулювання слід надавати за 3 години до початку очікуваного дисбалансу між попитом повітряного руху та пропускнуою спроможністю аеропорту.

Обставини, що потребують введення регулювання та є відомими заздалегідь (наприклад, планове закриття ЗПС), передаються (підтверджуються сторонами) принаймні за 3 години до початку події. У таких випадках при наданні запиту FMP на введення регулювання на аеродромі та на зміну часу руління слід керуватися критеріями MV та часу руління, погодженими на стратегічному етапі (таблиці 2, 3).

У разі коли MV не визначено в Інструкції, АДВ та АД, враховуючи наявні дані щодо MV на аеродромі, проводять координацію для визначення мінімальної пропускнуої спроможності стосовно певного етапу виконання польоту на аеродромі (обслуговування ПС на пероні, руління ПС, операції на ЗПС тощо), що зумовлює зменшення продуктивності аеропорту. У результаті АДВ та АД погоджують пропускну спроможність аеропорту загалом (MV), враховуючи визначені мінімальні показники, та визначають потрібні заходи АТFCM на аеродромі.

4. У разі потреби АДВ за погодженням з АД надає FMP інформацію щодо:

зміни MV ЗПС або MV щодо кількості прильотів або вильотів ПС з метою сприяння проведенню відповідного аналізу розрахункових обсягів повітряного руху та коректного застосування заходів АТFCM (регулювання) під час прогнозування перевищення попиту повітряного руху порівняно з MV (наприклад, за умови виникнення обмежень використання РД, ЗПС на аеродромі, несприятливих погодних умов, стану ЗПС тощо);

зміни робочої ЗПС;

зміни часу руління для вильоту (наприклад, у разі зміни робочої ЗПС, під час закриття РД та обробки ПС проти зледеніння тощо);

зміни параметрів TIS та TRS;

зміни часу закриття або відкриття ЗПС;

запиту на покращення СТОН для окремих рейсів (тільки у випадку виконання польоту в межах свого або в межах свого та суміжних центрів ОрПР);

запиту на збільшення вікон слоту АТФМ та відправлення (STW та DTW) у випадку неможливості витримування звичайного порядку АТФМ внаслідок збійних ситуацій на аеродромі (таблиця 7 розділу VII цієї Інструкції);

порушення порядку АТФМ з боку експлуатантів.

#### 5. Процедури в умовах низької видимості:

1) ці процедури застосовуються, якщо прогнозовані умови видимості на аеродромі зменшують пропускну спроможність аеропорту (ЗПС) до рівня, коли необхідно впроваджувати регулювання;

2) в умовах, коли прогнозується або спостерігається низька видимість, АДВ інформує FMP та погоджує заходи, що мають бути застосовані або будуть застосовуватися, якщо прогноз здійсниться. Це дозволить NMOC видати попередження про можливе застосування регулювання на аеродромі та обов'язкове включення експлуатантам позначки RVR у полі 18 FPL або надання повідомлення FCM з такими даними;

3) АДВ взаємодіє з FMP, оновлюючи інформацію щодо прогнозу та фактичних даних видимості;

4) якщо фактична видимість погіршилась, АДВ та FMP приймають рішення щодо необхідного Rate та особливостей відповідного регулювання (наприклад, за потреби регулювання з XCD, значення "потрібного" RVR включаються до FPL);

5) процедури підготовки, погодження та застосування регулювання за умов низької видимості викладено у керівництвах Network Operations HANDBOOK щодо діяльності FMP.

#### 6. Закриття аеродрому:

1) під час короткострокового закриття аеродрому (до однієї години) впроваджується одиночне регулювання для відповідних TFV за такими умовами:

з необов'язковим XCD та FCM, зі значенням Rate - "0/60" (MV = "0") на період закриття;

без XCD та з погодженням між АДВ та FMP необхідним Rate на період не менше однієї години після відкриття аеродрому;

2) під час довгострокового закриття аеродрому (більше ніж на одну годину) впроваджується одиночне регулювання для відповідних TFV за такими умовами:

з обов'язковим XCD та FCM, з Rate - "0/60" на період закриття;

без XCD та з погодженням між АДВ та FMP необхідним Rate на період не менше однієї години після відкриття аеродрому;

3) після відкриття аеродрому необхідне значення моніторингу обсягів повітряного руху на аеродромі (MV) складає або стандартну пропускну спроможність аеропорту, або її зменшене значення, якщо є обмеження, використовуючи дані таблиць 1, 2, 4.

7. Впровадження інших заходів АТФМ на аеродромі - мінімальний інтервал на відправлення (MDI):

1) MDI може бути впровадженим тільки на тактичному етапі за виникнення таких умов:

раптове збільшення розрахункових обсягів повітряного руху у секторі ОПР відповідного диспетчерського органу підходу;

раптове значне зменшення пропускну спроможності ЗПС або аеропорту внаслідок непередбачених обставин (відмова обладнання, погодні умови тощо).

Процедура MDI може бути ініційована органом аеродромного диспетчерського ОПР з обов'язковим інформуванням про запровадження процедури FMP;

2) під час MDI слід застосовувати вильоти з частотою не більше одного ПС впродовж 5 хвилин на період не більше 30 хвилин, після чого слід провадити регулювання;

3) АДВ забезпечує надання дозволу на запуск двигунів за часом для забезпечення відповідності MDI наданим СТОТ;

4) як тільки стає відомо, що для окремих регульованих польотів імовірно неможливо витримати процедуру MDI (витримання MDI веде до виходу за межі STW), АДВ проводить координацію з FMP щодо зміни заходу ATFCM.

8. Процедури обробки ПС проти зледеніння:

1) АДВ та FMP погоджують зміни щодо часу руління, використовуючи дані таблиць 1, 2;

2) зазначені у підпункті 1 цього пункту органи повідомляють NMOC по можливості за 2 години про початок застосування процедур обробки ПС проти зледеніння.

## **VII. Операційні параметри, потрібні для використання, та заходи, які здійснюються під час взаємодії на етапах ATFCM**

1. Дані щодо пропускнуої спроможності ЗПС та часу руління на аеродромі

Таблиця 1

RWY XX			RWY XX		
TFV	MV	Taxi time	TFV	MV	Taxi time

Таблиця 2

Обмеження	RWY XX		RWY XX		Примітки
	TFV/ MV	Taxi time	TFV/ MV	Taxi time	

У разі використання даних таблиці 2 під час здійснення обробки ПС проти зледеніння перед вильотом до часу руління додається (вказується значення) хвилин.

У випадку виникнення комбінації обмежень приймається найнижче значення MV та найбільший час руління. Якщо під час визначення критеріїв обмеження застосовується певний TFV, то обмеження стосуються тільки MV відповідного TFV.

Таблиця 3

Перон/МС	RWY XX	RWY XX


## 2. Дані щодо пропускної спроможності наземної інфраструктури аеропорту

Таблиця 4

Характеристики	Од. виміру	Назва терміналу		Всього
Кількість прильотів ПС	60 min			
Кількість пасажирів на приліт	60 min			
Кількість вильотів ПС	60 min			
Кількість пасажирів на виліт	60 min			
Кількість стійок реєстрації	pcs.			
Кількість виходів	pcs.			
Кількість місць для маневрування для рейсів на приліт/виліт	60 min			
Час на реєстрацію одного пасажирів	min			
Початковий час реєстрації до STD	min			
Початковий час для доставки пасажирів від гейтів до STD	min			
Кінцевий час реєстрації до STD	min			
Кінцевий час доставки пасажирів до гейтів до STD	min			
Кінцевий час посадки пасажирів у літак до STD	min			
Кількість стоянок	Од. виміру	Перони		

		Назва	Назва	Назва	Всього
A	pcs.				
B	pcs.				
C	pcs.				
D	pcs.				
E	pcs.				
F	pcs.				

3. Заходи зменшення негативного впливу факторів на пропускну спроможність аеропорту та/або ЗПС

Таблиця 5. Організаційні стратегічні заходи

№ з/п	Опис	Обов'язки	Пропозиції щодо вдосконалення

Заходи щодо вдосконалення пропускну спроможності ЗПС можуть розроблятися та впроваджуватися спільно експлуатантом аеропорту (аеродрому) та провайдером АНО, враховуючи інструктивний матеріал ЄВРОКОНТРОЛЮ чинного видання щодо вдосконалення пропускну спроможності ЗПС (наприклад, Guidelines on Runway Capacity Enhancement).

Таблиця 6. Організаційні тактичні заходи

№ з/п	Опис	Відповідальні	Пропозиції щодо вдосконалення

4. Збільшення вікон відправлення (DTW) та слоту ATFM (STW) у випадку неможливості витримування порядку ATFM внаслідок збійних ситуацій на аеродромі

Застосовується такий порядок дій:

АДВ інформує про ситуацію на аеродромі та надає запит FMP на тимчасове збільшення стандартних вікон DTW та STW, що застосовуються до часу ETOT або CTOT відповідно (рис. 1);

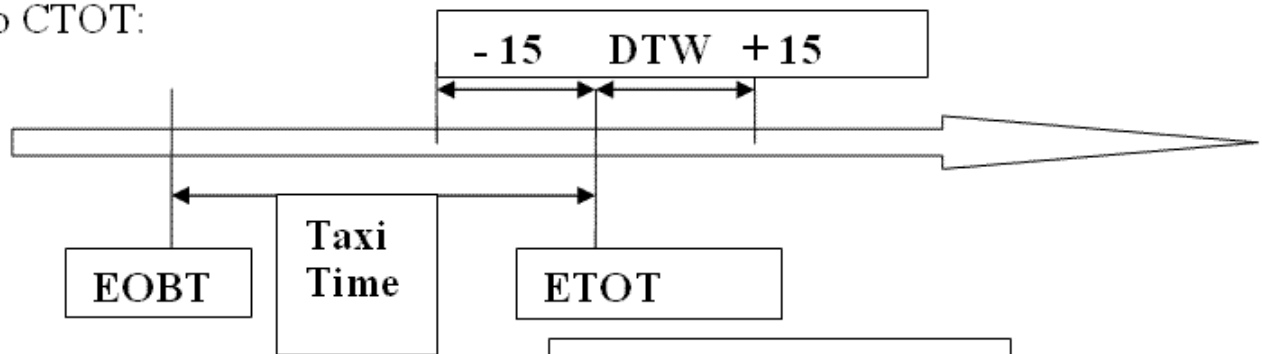
FMP проводить координацію з NМОС щодо погодження можливості зміни DTW та STW;

у випадку погодження STW - для регульованих польотів або DTW - для нерегульованих польотів, відповідні зміни та період їх застосування вносяться до ETFMS персоналом NМОС.

Таблиця 7. Стандартні, мінімальні та максимальні вікна, які застосовуються відносно часу ETOT та CTOT

Параметр	Стандартне вікно		Мінімальне вікно		Максимальне вікно	
	- 15 хв.	+ 15 хв.	0	0	- 30 хв.	+ 30 хв.
DTW (рейс не отримав CTOT)	- 15 хв.	+ 15 хв.	0	0	- 30 хв.	+ 30 хв.
STW (рейс отримав CTOT)	- 5 хв.	+ 10 хв.	- 5 хв.	+ 10 хв.	30 хв.	+ 30 хв.

No CTOT:



CTOT:

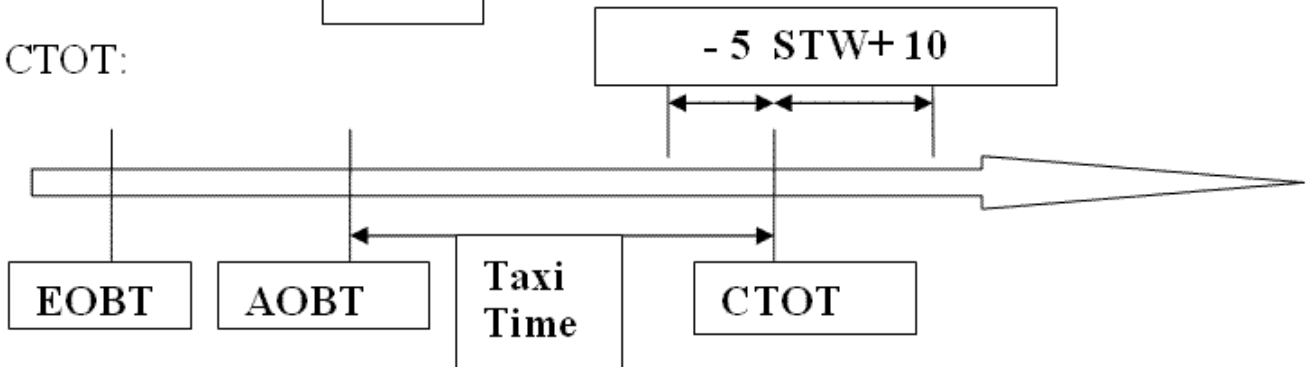


Рис. 1. Стандартні вікна часу DTW та STW, що застосовуються відносно часу ETOT або CTOT

## Публікації документа

- **Офіційний вісник України** від 11.11.2016 — 2016 р., № 87, стор. 299, стаття 2866, код акта 83630/2016