



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

28.05.2012 № 277

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
14 червня 2012 р.
за № 958/21270

Про затвердження Правил надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху

Відповідно до вимог статті 4 Повітряного кодексу України та з метою приведення нормативно-правових актів України у галузі цивільної авіації у відповідність до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації **НАКАЗУЮ**:

1. Затвердити Правила надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, що додаються.

2. Державній авіаційній службі України:

2.1. Забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

2.2. Довести цей наказ до відома підприємств, установ та організацій цивільної авіації України, діяльність яких пов'язана з плануванням польотів та наданням аеронавігаційного обслуговування.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 25.03.2002 № 199 "Про затвердження Повідомлень щодо обслуговування повітряного руху - Авіаційні правила України, частина 85", зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10.04.2002 за № 354/6642.

4. Цей наказ набирає чинності з 00.00 годин UTC 15 листопада 2012 року.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Єфименка К.О.

**Віце-прем'єр-міністр України -
Міністр інфраструктури
України**

Б.В. Колесніков

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
інфраструктури
28.05.2012 № 277

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
14 червня 2012 р.
за № 958/21270

ПРАВИЛА

надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила розроблено з урахуванням вимог, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та Євроконтролю.

1.2. Ці Правила поширюються і є обов'язковими для юридичних та фізичних осіб, які здійснюють організацію повітряного руху та експлуатацію повітряних суден.

1.3. Ці Правила встановлюють вимоги до змісту, зразків, форматів повідомлень і правил групування даних, а також визначають перелік відправників та одержувачів.

1.4. У цих Правилах скорочення мають такі значення:

АДВ - аеродромна диспетчерська вишка;

АНВ - акт незаконного втручання;

АНО - аеронавігаційне обслуговування;

ВКА - внутрішній контроль та аудит;

ВОРЛ - вторинний оглядовий радіолокатор;

ДВЧ - дуже високі частоти;

ДОП - диспетчерський орган підходу;

ЗПС - злітно-посадкова смуга;

ЗНС - зв'язок, навігація та спостереження;

ЕОМ - електронно-обчислювальна машина;

ЕП - ешелон польоту;

КПС - командир повітряного судна;

КЦПР ЦА - координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації Державної авіаційної служби України;

ОППР - організація потоків повітряного руху;

ОПР - обслуговування повітряного руху;

ПВП - правила візуальних польотів;

ПП - повітряний простір;

ППП - правила польотів за приладами;

ПР - повітряний рух;

ПС - повітряне судно;

ПС ЗСУ - Повітряні сили Збройних сил України;

РДЦ - районний диспетчерський центр;

РПІ - район польотної інформації;

УВЧ - ультрависока частота;

Украерорух - Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;

Украероцентр - Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху;

УПР - управління повітряним рухом;

ЦДС ЦА - центральна диспетчерська служба цивільної авіації Державної авіаційної служби України;

ЦОП - центр організації потоків повітряного руху;

ЦПІ - центр польотної інформації;

ACARS* - система електров'язку ПС для адресації та передавання повідомлень (aircraft communications, addressing and reporting system);

АСК - повідомлення про успішну автоматичну обробку отриманого системою IFPS повідомлення (acknowledge message);

ADEXP* - формат протоколу обміну даними щодо ОПП (ATS data exchange presentation);

ADF - автоматичне радіопеленгаторне обладнання (automatic direction finder);

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

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

AFS - авіаційна фіксована служба (aeronautical fixed service);

AFTN - мережа авіаційного фіксованого електров'язку (aeronautical fixed telecommunication network);

AIM - інформаційне повідомлення щодо організації потоків повітряного руху (ATFM information message);

AIRMET* - інформація про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС на низьких рівнях;

ALR - аварійне сповіщення (alerting message);

ANM - сповіщення про заходи організації потоків повітряного руху (ATFM notification message);

APV - процедура заходу на посадку за приладами з вертикальним наведенням (approach procedure with vertical guidance);

ARR* - повідомлення щодо прибуття повітряного судна (arrival message);

ARO* - пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху (air traffic services reporting office);

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

ATN - мережа авіаційного електров'язку (aeronautical telecommunication network);

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

CFMU - центральний орган організації потоків повітряного руху (central flow management unit);

CHG - повідомлення щодо зміни (change message);

CNL - повідомлення щодо анулювання плану польоту (flight plan cancellation message);

CPDLC - електрозв'язок «диспетчер - пілот» по лінії передавання даних (controller-pilot data link communications);

DEP* - повідомлення щодо вильоту повітряного судна (departure message);

DES - повідомлення про припинення тимчасового призупинення польоту (de-suspension message);

DOF* - дата вильоту (date of flight);

DLA - повідомлення щодо затримки повітряного судна (delay message);

EOBD - розрахункова дата прибирання колодок (estimated off blocks date);

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

ERR - повідомлення про помилку (error message);

ETFMS - модернізована система тактичної організації потоків повітряного руху (enhanced tactical flow management system);

ETOPS* - особливі вимоги ІКАО до виконання польотів збільшеної дальності ПС з двома двигунами над малоорієнтовною місцевістю (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standard);

FANS* - аеронавігаційні системи майбутнього (future air navigation systems);

FCM - повідомлення про підтвердження можливості виконання польоту (flight confirmation message);

FLS - повідомлення про тимчасове призупинення польоту (flight suspension message);

FMC - бортовий комп'ютер повітряного судна (flight management computer);

FMP - пункт організації потоків повітряного руху (flow management position);

FPL - повідомлення щодо поданого плану польоту (filed flight plan);

GAMET* - зональний прогноз, що складається у вигляді відкритого тексту для польотів на низьких рівнях для району польотної інформації;

GBAS* - наземна система функціонального доповнення (ground based augmentation system);

GNSS - глобальна навігаційна супутникова система (global navigation satellite system);

HFDL - високочастотна лінія передачі даних (high frequency data link);

ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization);

IFPS - інтегрована система первинної обробки планів польотів (integrated initial flight plan processing system);

LPV - заходження на посадку з експлуатаційними характеристиками курсового радіомаяка та вертикальним наведенням (localiser performance with vertical guidance);

MAN - повідомлення про ручну обробку отриманого системою IFPS повідомлення (manual message);

METAR* - регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації;

MET REPORT* - місцеві регулярні зведення відкритим текстом встановленого формату англійською мовою зі скороченнями, прийнятими ІКАО на аеродромах, де використовуються автоматичні системи метеорологічних спостережень;

MLS - мікрохвильова система посадки (microwave landing system);

MNPS - специфікації щодо мінімальних навігаційних характеристик (minimum navigation performance specification);

MSL - середній рівень моря (mean sea level);

NOTAM* - повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил чи інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про яку має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів (notice for air man);

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

RCF - повідомлення щодо відмови радіозв'язку (radiocommunication failure message);

RCP - визначені експлуатаційні вимоги для операційного зв'язку для підтримки специфічних функцій обслуговування повітряного простору (required communication performance);

REA - повідомлення про готовність, які відправляються тільки органом обслуговування повітряного руху (ready message);

REJ - повідомлення про неможливість обробити отримане системою IFPS повідомлення (rejection message);

RFI - повідомлення про запит на пряме поліпшення слоту (ready/request for (direct) improvement message);

RJT - повідомлення про відмову від запропонованої зміни маршруту (rerouting rejection message);

RRP - повідомлення про пропозицію щодо зміни маршруту (rerouting proposal message);

RQP - повідомлення щодо запиту плану польоту (request flight plan message);

RQS - повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (request supplementary flight plan message);

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

SAM* - повідомлення про призначення слоту (slot allocation message);

SIP* - повідомлення про пропозицію поліпшення слоту (slot improvement proposal message);

SLC - повідомлення про відміну слоту (slot cancelation message);

SMM - повідомлення про неможливість виконання призначеного слоту (slot missed message);

SPA - повідомлення про прийняття пропозиції поліпшення слоту (slot improvement proposal acceptance message);

SRJ - повідомлення про відмову пропозиції поліпшення слоту (slot improvement proposal rejection message);

SRM - повідомлення про перегляд слоту (slot revision message);

SWM - повідомлення про запит отримання повідомлення про пропозицію поліпшення слоту (SIP wanted message);

SBAS* - супутникова система функціонального доповнення (space/satellite based augmentation system);

SIGMET* - інформація про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, що можуть уплинути на безпеку польотів ПС;

SPECI* - спеціальне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації;

SPECIAL* - місцеві спеціальні зведення відкритим текстом встановленого формату англійською мовою зі скороченнями, прийнятими ІКАО на аеродромах, де використовуються автоматичні системи метеорологічних спостережень;

SPL - повідомлення щодо додаткового плану польоту (supplementary flight plan message);

TACAN* - УВЧ - засіб тактичної повітряної навігації (UHF tactical air navigation aid);

TAF* - прогноз погоди для аеродрому в кодовій формі Всесвітньої метеорологічної організації;

UAT - універсальний прийомопередавач (universal access transceiver);

VDL - цифрова лінія передачі даних діапазону ДВЧ (VHF digital/data link);

VOLMET* - регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для ПС, що знаходяться в польоті;

WPR - повідомлення про проліт маршрутних точок (waypoint position reports).

Скорочення англійською мовою, що зазначені вище, при ОПР вимовляються як окремі літери англійського алфавіту без використання кодових слів, а зірочкою (*) позначені скорочення, що вимовляються як повні слова.

1.5. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

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

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

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

аварійне обслуговування - alerting service - обслуговування, що забезпечується шляхом сповіщення відповідних організацій про ПС, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога, та сприяння таким організаціям на їх запит;

авіаційна рухома служба - aeronautical mobile service - рухома служба зв'язку між авіаційними станціями і бортовими станціями або між бортовими станціями, до складу якої можуть входити станції рятувальних засобів;

авіаційна станція - aeronautical station - наземна станція авіаційної рухомої служби. У деяких випадках авіаційна станція може знаходитися на борту корабля або на платформі у морі;

авіаційна фіксована служба - aeronautical fixed service (AFS) - служба електрозв'язку між певними фіксованими пунктами, що призначена переважно для забезпечення безпеки аеронавігації, а також регулярності, ефективності та економічності повітряних сполучень;

автоматичне залежне спостереження - automatic dependent surveillance - метод спостереження, згідно з яким ПС автоматично надають лінією передавання даних інформацію, одержану від бортових навігаційних систем і систем визначення місцезнаходження, у тому числі пізнавальний індекс ПС, дані про його місцезнаходження у чотирьох вимірах і, за необхідності, додаткові дані;

аеродром - aerodrome - поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні ПС;

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

відповідний повноважний орган - appropriate authority:

щодо польоту над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави реєстрації ПС;

щодо польоту не над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави (групи держав), над територією якої (яких) виконується політ ПС;

відповідний повноважний орган обслуговування повітряного руху - appropriate ATS authority - призначений державою відповідний повноважний орган, який забезпечує ОПР у межах даного повітряного простору;

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

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

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

запобігання зіткненням між ПС;

запобігання зіткненням ПС з перешкодами в зоні маневрування;

прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський дозвіл (далі - дозвіл) - air traffic clearance - дозвіл ПС рухатися у порядку, визначеному відповідно до умов, що встановлюються диспетчерським органом.

Термін "дозвіл" може використовуватися з пояснювальними словами "на вирулювання", "на зліт", "на виліт", "на політ за маршрутом", "на заходження на посадку" або "на посадку" для позначення етапу польоту, до якого відноситься диспетчерський дозвіл;

диспетчерський орган підходу - approach control unit - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів ПС, які прибувають на один або декілька аеродромів або вилітають з них;

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

експлуатант - operator - юридична чи фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації ПС;

загальний повітряний рух - general air traffic (GAT) - польоти ПС, що виконуються відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО);

загальний розрахунковий закінчений час - total estimated elapsed time:

для польотів за ППП - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над визначеною за навігаційними засобами заданою точкою, від якої припускається початок схеми заходження на посадку за приладами, або, якщо навігаційні засоби не пов'язані з аеродромом призначення, до прольоту над аеродромом призначення;

для польотів за ПВП - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над аеродромом призначення;

запасний аеродром - alternate aerodrome - аеродром, куди може прямувати ПС у тому разі, якщо неможливо або недоцільно прямувати до аеродрому наміченої посадки або зробити на ньому посадку. До запасних належать такі аеродроми:

запасний аеродром при зльоті - запасний аеродром, на якому ПС може виконати посадку, якщо в цьому виникає потреба невдовзі після зльоту і немає можливості використовувати аеродром вильоту;

запасний аеродром на маршруті - аеродром, на якому ПС зможе виконати посадку в тому разі, якщо під час польоту за маршрутом воно опинилося у нештатних або аварійних обставинах;

запасний аеродром на маршруті ETOPS - відповідний придатний запасний аеродром, на який може виконати посадку літак у результаті відмови двигуна або виникнення інших нестандартних чи аварійних ситуацій на маршруті польоту ETOPS;

запасний аеродром пункту призначення - запасний аеродром, куди може прямувати ПС у тому випадку, якщо неможливо або недоцільно виконувати посадку на аеродромі наміченої посадки.

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

збірник аеронавігаційної інформації - aeronautical information publication (AIP) - видана або санкціонована державою публікація, яка вміщує довгострокову аеронавігаційну інформацію, що має важливе значення для аеронавігації;

злітно-посадкова смуга - runway - певна прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, підготовлена для посадки та зльоту ПС;

індекс місцезнаходження - location indicator - чотирилітерна кодова група, що складається відповідно до правил ІКАО і надається для зазначення місцезнаходження авіаційної фіксованої станції;

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

інцидент - incident - подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією ПС і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації;

командир ПС - pilot-in-command - пілот, призначений експлуатантом або, у випадку авіації загального призначення, власником ПС виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту;

контрольований повітряний простір - controlled airspace - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське ОНР відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОНР; до контрольованого повітряного простору належить повітряний простір ОНР класів А, В, С, D та E;

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

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

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

літерність рейсу - flight status - указівка на те, чи потрібна для даного ПС особлива увага з боку органів ОНР;

межа дії дозволу - clearance limit - пункт, до якого є дійсним диспетчерський дозвіл, виданий ПС;

метеорологічна інформація - meteorological information - метеорологічне зведення, аналіз, прогноз та будь-яке інше повідомлення щодо фактичних або очікуваних метеорологічних умов;

метеорологічне зведення - meteorological report - повідомлення про результати спостережень за метеорологічними умовами щодо певного часу та місця;

навігація, заснована на характеристиках, - Performance based navigation (PBN) - зональна навігація, що заснована на вимогах до характеристик ПС, що виконують політ за маршрутом ОНР, процедуру заходження на посадку за приладами або політ в установленому повітряному просторі;

обслуговування повітряного руху (ОНР) - air traffic service (ATS) - забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху;

операційний повітряний рух - operational air traffic (OAT) - польоти, на які не поширюються положення, установлені для загального повітряного руху (GAT), і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими державними органами;

орган/диспетчер-відправник - sending unit/controller - орган ОНР або диспетчер УНР, який передає повідомлення;

орган/диспетчер, що передає УНР, - transferring unit/controller - орган диспетчерського ОНР або диспетчер УНР, який перебуває у процесі передавання відповідальності за забезпечення диспетчерського обслуговування ПС наступному на маршруті органу диспетчерського ОНР або диспетчеру УНР;

орган/диспетчер-одержувач - receiving unit/controller - орган ОНР або диспетчер УНР, на адресу якого направлено повідомлення;

орган ОНР - air traffic services unit - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;

орган/диспетчер, що приймає УНР, - accepting unit/controller - наступний орган диспетчерського ОНР/диспетчер УНР, що бере на себе контроль за ПС;

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

основна точка - significant point - установлене географічне місце, що використовується для визначення маршруту ОНР, траєкторії польоту ПС та для інших цілей навігації й ОНР;

організація потоків повітряного руху (ОПНР) - air traffic flow management (ATFM) - обслуговування, що надається з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху і забезпечення максимального використання пропускної спроможності системи управління повітряним рухом. При цьому інтенсивність повітряного руху повинна зберігатися в межах операційно прийнятних значень пропускної спроможності, визначених відповідним повноважним органом обслуговування повітряного руху;

пізнавальний індекс ПС - aircraft identification - група літер, цифр або їхня комбінація, що ідентична позивному ПС або є кодовим еквівалентом його позивного для двостороннього зв'язку "повітря - земля" і яка застосовується для пізнання ПС у мережі наземного зв'язку ОНР;

план польоту - flight plan - установлені відомості про намічений політ або частини польоту ПС, які надаються органам ОНР; форма плану польотів зазначена у додатку 1 до цих Правил;

повітряна траса - airway (AWY) - диспетчерський район або його частина (коридор) у повітряному просторі з чітко визначеними висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів ПС;

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

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

повітряний рух - air traffic - політ ПС або їх рух у зоні маневрування аеродрому;

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

поданий план польоту - filed flight plan (FPL) - план польоту в тому вигляді, у якому він поданий органу ОПП пілотом або його повноважним представником без будь-яких подальших змін;

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

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

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

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

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

режим ВОРЛ - mode SSR - умовний ідентифікатор, що належить до специфічних функцій сигналів запиту, які передаються запитувачем ВОРЛ. Існують чотири режими, зазначені в додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію: А, С, S та змішаний режим;

розрахункова дата прибирання колодок - estimated off-block date (EOBD) - розрахункова дата, коли ПС почне рух, пов'язаний з вильотом;

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

розрахунковий час прибуття - estimated time of arrival (ETA) - під час виконання польотів за приладами - розрахунковий час прибуття ПС до наміченої точки, зазначеної навігаційними засобами, з якої передбачається виконання маневру заходження на посадку за приладами, чи за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, - час прибуття ПС у точку над аеродромом; під час виконання польотів за ПВП - розрахунковий час прибуття ПС у точку над аеродромом;

розрахунковий закінчений час - estimated elapsed time (EET) - розрахунковий час, необхідний для проходження від однієї основної точки до іншої;

сквіттер - squitter - періодична імпульсна трансляція сигналу про супутникове місцезнаходження повітряного судна, статус навігаційного обладнання, проекції траєкторії польоту, призначеного для спостереження за ним диспетчером та іншими повітряними суднами з найвищим ступенем точності;

слот - calculated take-off time (CTOT) - розрахований час, у який повітряне судно повинно виконати зліт; слот є частиною диспетчерського дозволу на виліт;

точка передачі контролю - transfer of control point - визначена точка, що розташована на траєкторії польоту ПС, у якій контроль та забезпечення диспетчерського обслуговування ПС передається від одного диспетчерського органу (сектору) іншому;

центр польотної інформації - flight information center - орган ОПР, призначений для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування у відповідному районі польотної інформації.

Для полегшення пошуку необхідних положень цих Правил (при наданні посилань тощо) окремі абзаци підпунктів містять свій порядковий номер, який позначається арабськими цифрами у круглих дужках та розміщується наприкінці відповідного абзацу.

II. Категорії повідомлень

2.1. Повідомлення класифікуються за категоріями, які поділяються на аварійні, польотно-інформаційні та такі, у яких ідеться про рух та управління, залежно від порядку їх використання службами ОПР, для чого вказується ступінь їх важливості та встановлюється індекс черговості. Перелічені нижче повідомлення дозволяється передавати у відповідних випадках каналами авіаційної фіксованої служби (у тому числі авіаційної телекомунікаційної мережі (ATN), авіаційної фіксованої наземної телекомунікаційної мережі (AFTN), мережею прямого мовного зв'язку або обміном цифровими даними між органами ОПР та прямою мережею телетайпного зв'язку і зв'язку "ЕОМ - ЕОМ") або каналами авіаційної рухомої служби.

Порядок подання повідомлень щодо забезпечення літерних рейсів визначається спеціальною інструкцією, що затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2.2. Аварійні повідомлення:

2.2.1 повідомлення про лихо, включаючи повідомлення щодо аварійного сповіщення і пов'язані зі стадією лиха (SS);

2.2.2 термінові повідомлення, включаючи повідомлення щодо аварійного сповіщення і пов'язані зі стадією тривоги і стадією непевності (DD);

2.2.3 інші повідомлення щодо відомих аварійних ситуацій або таких, які припускаються, що не входять до перелічених вище категорій, а також повідомлення про відмову радіозв'язку (FF або, за потреби, більш високий ступінь черговості).

Якщо повідомлення, зазначені в цьому пункті, передаються громадськими каналами служби електрозв'язку, то використовується індекс черговості SVH, присвоєний телеграмам щодо порятунку життя людей.

2.3. Повідомлення щодо руху та управління:

2.3.1 повідомлення щодо руху (FF), у тому числі:

повідомлення щодо поданих планів польоту (FPL);

повідомлення щодо затримки (DLA);

повідомлення щодо зміни (CHG);

повідомлення щодо анулювання планів польоту (CNL);

повідомлення щодо вильоту (DEP);

повідомлення щодо прильоту (ARR);

2.3.2 повідомлення щодо додаткових повідомлень (FF), у тому числі:

повідомлення щодо запиту плану польоту (RQP);

повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (RQS);

повідомлення щодо додаткового плану польоту (SPL);

2.3.3 повідомлення щодо управління (FF), у тому числі:

повідомлення щодо дозволів;

повідомлення щодо ОППР;

повідомлення щодо донесень про місцезнаходження та донесень з борту ПС.

2.4. Польотно-інформаційні повідомлення:

повідомлення, які містять інформацію про рух (FF);

повідомлення, які містять метеорологічну інформацію (FF або GG);

повідомлення, які стосуються роботи аеронавігаційних засобів (GG);

повідомлення, які містять основну інформацію про аеродром (GG);

повідомлення щодо звітів про інциденти, які виникли під час повітряного руху (FF).

Якщо потрібен спеціальний порядок обробки, то повідомленням, що передаються каналами AFTN, замість звичайного індексу черговості має бути присвоєний індекс черговості DD.

III. Складання та адресування повідомлень

3.1. До повідомлень щодо ОППР належать повідомлення і всі необхідні зміни, що стосуються плану польоту, вильоту, затримки, прибуття, анулювання (скасування), місцезнаходження ПС і пов'язані з ними повідомлення щодо змін.

3.2. Повідомлення щодо ОППР складаються згідно з вимогами розділу V цих Правил відповідними органами ОППР, експлуатантами або на борту ПС.

3.3. Забезпечення правильного складання повідомлень щодо руху, управління та польотно-інформаційних повідомлень з іншою метою, крім ОППР (наприклад, з метою управління польотами), покладається на пілота, експлуатанта або призначеного ним представника.

3.4. Повідомлення щодо плану польоту та змін до нього, а також повідомлення щодо його анулювання, за винятком випадків, наведених у пункті 3.5 цього розділу, адресуються лише тим органам ОППР, які зазначені в пункті 6.2 розділу VI цих Правил. Відповідно до діючої на місцях домовленості такі повідомлення направляються іншим відповідним органам ОППР або до призначених структур у таких органах, а також будь-яким іншим адресатам.

3.5. На запит відповідного експлуатанта аварійні повідомлення та повідомлення щодо руху, призначені для одночасного передавання відповідним органам ОППР, направляються також одному адресату на аеродромі призначення або аеродромі вильоту та не більш як двом відповідним органам, які здійснюють управління польотами, причому ці адресати зазначаються експлуатантом або призначеним ним представником.

3.6. На запит відповідного експлуатанта повідомлення про рух, які послідовно подаються одним відповідним органом ОППР іншому і які стосуються ПС, управління польотами яких здійснюється цим експлуатантом, по можливості, негайно надсилаються експлуатанту або призначеному ним представнику відповідно до узгоджених на місцях правил.

3.7. Використання AFTN:

3.7.1. Повідомлення щодо ОППР, які мають бути передані через мережу AFTN, повинні містити:

інформацію про черговість, згідно з якою необхідно передати повідомлення, і за адресатами, яким необхідно його направити, а також вказівку про дату і час реєстрації його на відповідній авіаційній фіксованій станції, а також індекс укладача, як визначено у підпункті 3.7.5 пункту 3.7 цього розділу;

дані щодо ОППР, перед якими, за необхідності, подається інформація про додаткові адреси, як визначено у підпункті 3.7.6 пункту 3.7 цього розділу, і які підготовлюються відповідно до розділів VII та VIII цих Правил. Ця інформація повинна передаватися як текст повідомлення AFTN.

3.7.2. Індекс черговості складається з відповідного дволітерного індексу черговості повідомлення, зазначеного в дужках, для відповідної категорії повідомлення, наведених у розділі II цих Правил.

Приписується такий порядок черговості передавання повідомлень AFTN:

Черговість передавання	1	2	3
Індекс черговості	SS	DD FF	GG KK

3.7.3. Адреса складається з послідовного ряду індексів адресатів. Кожному адресату, якому направляється дане повідомлення, присвоюється лише один індекс.

Кожен індекс адресата складається з восьмилітерного послідовного ряду знаків, який включає у зазначеному нижче порядку:

чотирилітерний індекс місцезнаходження ІКАО, присвоєний місцю призначення; перелік індексів місцезнаходження ІКАО міститься у документі ІКАО "Покажчики (індекси) місцезнаходження" (Doc 7910);

трилітерний індекс ІКАО, що позначає авіаційний повноважний орган, службу, льотно-експлуатаційне агентство, якому адресується повідомлення; перелік трилітерних індексів ІКАО міститься у документі ІКАО "Умовні позначки експлуатантів повітряних суден, авіаційних повноважних органів і служб" (Doc 8585);

або

якщо ніякого індексу не присвоєно, то необхідно використовувати один з елементів:

YXY - коли адресатом є військова служба / організація;

ZZZ - коли адресатом є ПС, яке перебуває в польоті;

YYY - у всіх інших випадках;

літеру X або однолітерний індекс, що означає відділ або підрозділ організації адресата.

Під час адресації повідомлень, які стосуються ОПП, органом ОПП використовуються такі трилітерні індекси:

центр, відповідальний за РПІ або верхній РПІ (РДЦ або ЦПІ):

якщо повідомлення стосується польоту за ППП - ZQZ;

якщо повідомлення стосується польоту за ПВП - ZFZ;

ЦПІ - ZIZ;

АДВ - ZTZ;

ARO - ZPZ.

Інші трилітерні індекси органів ОПП з цією метою не використовуються.

3.7.4. Час подання повідомлення позначається групою "дата - час", що складається з шести цифр, які означають дату і час подання повідомлення.

Наприклад: 251011 (25 - дата, 10 - год. 11 - хв.).

3.7.5. Індекс укладача складається з восьмилітерного послідовного ряду, аналогічного індексу адресата, як зазначено у підпункті 3.7.3 пункту 3.7 цього розділу, що означає місце складання та організацію, яка склала повідомлення.

3.7.6. У разі використання в адресі та/або в джерелі трилітерних індексів "YXY", "ZZZ" або "YYY" для випадків, що вказані у підпункті 3.7.3 пункту 3.7 цього розділу, необхідно зазначити таку додаткову інформацію:

на початку тексту вказується назва організації або належність відповідного ПС;

такі додатки включаються у тій самій послідовності, що й індекси адресата та/або індекс укладача;

якщо таких додатків кілька - за останнім повинно бути слово "СТОП";

якщо є один або кілька додатків до індексів адресата плюс один додаток до індексу укладача, перед додатком щодо індексу укладача повинно зазначатися слово "ВІД".

IV. Підготовка та передавання повідомлень

4.1. Повідомлення щодо ОНР готуються і передаються з використанням стандартних типів, формату та правил групування даних, зазначених у розділах VII та VIII цих Правил.

4.2. Під час обміну усними повідомленнями між відповідними органами ОНР доказом прийняття повідомлення є усне підтвердження. У зв'язку з цим ніякого письмового підтвердження не потрібно.

4.3. Перелік відправників та одержувачів повідомлень щодо ОНР зазначений у додатку 2 до цих Правил.

V. Методи обміну повідомленнями

5.1. Вимоги до часу виконання процедур УНР та регулювання потоками повинні визначати метод обміну повідомленнями, який буде використовуватися для обміну даними ОНР.

Метод обміну повідомленнями також залежить від наявності належних каналів зв'язку, виконуваних функцій, типу даних, що підлягають обміну, і засобів їх обробки, які існують у відповідних центрах.

5.2. Основні дані плану польоту, необхідні для дотримання правил керування потоком, передаються не пізніше ніж за 60 хвилин до ЕОВТ. Основні дані плану польоту забезпечуються у вигляді або FPL, або RPL, що надсилаються поштою на бланку переліку повторюваних планів польотів, або в іншому вигляді, придатному для використання в системах електронної обробки даних.

5.2.1. У подані до початку польоту дані плану польоту, за потреби, заносяться зміни щодо часу, рівнів і маршруту, а також інша важлива інформація.

5.2.2. Плани польотів щодо рейсів, на які можуть бути розповсюджені заходи ОНР, надаються не пізніше ніж за 3 години до ЕОВТ.

5.3. Основні дані плану польоту, необхідні для УНР, повинні надаватися першому за маршрутом диспетчерському центру не менше як за 30 хвилин до розрахункового часу прибирання колодок, а кожному наступному центру - не менше ніж за 20 хвилин до входження ПС у район відповідальності цього центру, з метою підготовки до передачі управління.

5.4. У районах, де для обміну даними плану польоту використовуються автоматизовані системи і де ці системи забезпечують даними кілька РДЦ, ДОП та/або АДВ, відповідні повідомлення адресуються лише цим автоматизованим системам, а не кожному окремому органу ОНР.

5.5. Повідомлення щодо руху адресуються одночасно першому на маршрут диспетчерському центру, усім іншим органам ОНР за маршрутом польоту і відповідним органам ОНР.

5.6. Додаткові дані:

5.6.1. Якщо потрібен основний чи додатковий план польоту, то повідомлення, що містять відповідний запит, необхідно адресувати тому органу ОНР, який імовірно має доступ до необхідних даних.

5.6.2. За наявності інформації, яка запитується, передається повідомлення про поданий план або додатковий план польоту.

VI. Типи повідомлень та їх використання

6.1. Аварійні повідомлення:

6.1.1. Повідомлення щодо аварійного сповіщення - Alerting Message (ALR)

Якщо орган ОНР вважає, що ПС перебуває в аварійному стані, він передає ALR та інформацію, що є або може бути отримана, органу ОНР, який може мати відношення до польоту даного ПС, і відповідним координаційним центрам пошуку та рятування відповідно до глави 4.8 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року № 293, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 травня 2003 року за № 346/7667.

За погодженням із відповідними органами ОНР повідомлення щодо аварійної стадії, складене органом, який використовує обладнання автоматичної обробки даних, може передаватися як повідомлення щодо зміни (CHG), як зазначено у підпункті 6.2.2 пункту 6.2 цього розділу, яке доповнюється усним повідомленням про додаткову детальну інформацію, яка має бути включена до аварійного сповіщення.

6.1.2. Повідомлення щодо відмови радіозв'язку - Radio Communication Failure (RCF)

Якщо органу ОНР стає відомо про те, що на ПС, яке виконує політ у його районі, сталася відмова радіозв'язку, то усім наступним за маршрутом польоту органам ОНР, що вже одержали дані плану польоту (FPL або RPL), а також АДВ на аеродромі призначення передається повідомлення RCF, якщо раніше вже були направлені основні дані плану польоту.

Різноманітні обставини, що супроводжують кожну відому або підозрювану аварійну ситуацію, не дозволяють зробити детальний опис стандартних типів аварійних повідомлень, за винятком випадків, зазначених у підпунктах 6.1.1 і 6.1.2 цього пункту.

6.2. Повідомлення щодо руху та управління

6.2.1. Повідомлення щодо передбачуваного або фактичного руху ПС ґрунтуються на останній інформації, яка була надана органу ОНР пілотом, експлуатантом чи призначеним ним представником, або на інформації, отриманій за допомогою засобів спостереження ОНР.

6.2.2. До повідомлень щодо руху належать повідомлення щодо:

- поданого плану польоту (FPL);
- затримки (DLA);
- зміни (CHG);
- анулювання плану польоту (CNL);
- вильоту (DEP);
- прибуття (ARR).

Повідомлення щодо поданого плану польоту - Filed Flight Plan (FPL) (1).

Повідомлення FPL передається на всі польоти, на які був представлений план польоту, з метою отримання диспетчерського, польотно-інформаційного або аварійного обслуговування упродовж усього маршруту польоту або його частини за умови, коли не застосовуються процедури RPL. Форма плану польоту наведена в додатку 1 до цих Правил.

Повідомлення FPL складається й адресується експлуатантом або органом ОНР, який обслуговує аеродром вильоту, або, у відповідних випадках, органом ОНР, що одержує план польоту від ПС, яке перебуває в польоті, таким чином:

повідомлення FPL направляється до РДЦ або ЦПП, який обслуговує диспетчерський район або РПП, у межах якого перебуває аеродром вильоту;

якщо ще не надійшли основні дані плану польоту, передбачені подаванням RPL, то повідомлення FPL направляється всім центрам, відповідальним за кожний РПІ або верхній РПІ за маршрутом польоту, які не мають можливості опрацювати поточні дані. Крім того, повідомлення FPL направляється до АДВ на аеродромі призначення. Якщо вимагається, то повідомлення FPL направляється також центрам організації потоку, у віданні яких перебувають органи ОПП, розташовані за маршрутом польоту;

якщо в плані польоту зазначається про можливе надходження запиту щодо надання повторного диспетчерського дозволу в польоті, то повідомлення FPL направляється відповідним додатковим центрам ОПП та органам ОПП на зміненому аеродромі призначення за межами зони IFPS. У цьому разі в полі 18 плану польоту після скорочення "RIF" зазначається маршрут польоту до переглянутого аеродрому призначення, який може бути запитаний у польоті;

щодо польоту за маршрутом, де забезпечуються лише польотно-інформаційне обслуговування й аварійні сповіщення, повідомлення FPL адресується центру, який відповідає за кожен РПІ або верхній РПІ за маршрутом польоту, та АДВ на аеродромі призначення.

Якщо політ виконується з проміжними зупинками і коли плани польоту для кожного етапу польоту подаються на аеродромі першого вильоту, то додержуються такого порядку:

ARO на аеродромі першого вильоту:

передає повідомлення FPL стосовно першого етапу польоту відповідно до положень цього підпункту, як зазначено вище;

передає окремі повідомлення FPL стосовно кожного наступного етапу польоту адресованому ARO на відповідному наступному аеродромі вильоту;

ARO на кожному наступному аеродромі вильоту при отриманні повідомлення FPL розпочинає такі самі дії, які виконувалися б, якби план польоту подавався на місці.

Якщо між відповідними повноважними органами була досягнута домовленість про допомогу в ідентифікації ПС для уникнення або зниження вірогідності перехвату ПС у випадку відхилення від встановленого маршруту, повідомлення FPL щодо польотів за обумовленими маршрутами в безпосередній близькості від границь РПІ повинні також бути адресовані до відповідних центрів, сусідніх до таких маршрутів або ділянок маршрутів.

Повідомлення FPL повинно бути передане негайно після подання плану польоту. Якщо план польоту подається більше ніж за 24 години до розрахункового часу початку польоту, то у полі 18 плану польоту повинна бути зазначена дата вильоту.

Повідомлення FPL, які можуть підпадати під дію заходів ОППР, повинні бути передані за 3 години до ЕОВТ.

Будь-які зміни ЕОВТ більше ніж на 15 хвилин повинні передаватися експлуатантом або на підставі інформації, що отримана від експлуатанта, органом ОПП, який обслуговує аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних плану польоту.

При зміні ЕОВТ на 15 і більше хвилин пізніше від зазначеного в основних даних наданого плану польоту надається повідомлення DLA або CHG.

При зміні ЕОВТ на 15 і більше хвилин раніше від зазначеного в основних даних наданого плану польоту наданий FPL відміняється (відправляється повідомлення CNL), потім надається новий FPL із зазначенням нового ЕОВТ.

Повідомлення щодо затримки - Delay message (DLA) (2).

Повідомлення DLA надається при зміні ЕОВТ на 15 і більше хвилин пізніше від зазначеного в основних даних наданого плану польоту.

Повідомлення DLA передається не пізніше ЕОВТ, коли про час затримки відомо, або протягом 10 хвилин після цього часу, коли затримка виникла непередбачено.

Повідомлення DLA передається експлуатантом або на підставі інформації, що отримана від експлуатанта, органом ОПП, який обслуговує аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних польоту.

Повідомлення щодо зміни - Change message (CHG) (3).

CHG передається в тому випадку, коли необхідно внести деякі зміни в основні дані плану польоту, які містяться у раніше переданих даних FPL або RPL. Повідомлення CHG передається тим одержувачам основних даних плану польоту, яких стосується ця зміна і яким не було надано відповідні змінені основні дані плану польоту.

CHG не подається у разі зміни таких даних плану польоту: аеродром вильоту, аеродром призначення, пізнавальний індекс ПС, розрахункова дата прибирання колодок. У цьому разі експлуатант відмінює поданий план польоту та подає новий FPL.

Повідомлення щодо анулювання плану польоту - Flight Plan Cancellation message (CNL) (4).

Повідомлення CNL передається експлуатантом або органом ОПП, який обслуговує аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних польоту.

Повідомлення щодо вильоту - Departure message (DEP) (5).

Повідомлення DEP передається негайно після вильоту ПС, щодо якого раніше були розповсюджені основні дані плану польоту.

Повідомлення DEP передається органом ОПП, що обслуговує даний аеродром вильоту, усім одержувачам основних даних плану польоту.

Повідомлення щодо прибуття - Arrival message (ARR) (6).

При отриманні органом ОПП, що обслуговує аеродром прильоту, даних про прибуття ПС цей орган передає повідомлення ARR:

ЦДС ЦА;

Украероцентру;

підрозділу з питань плати за АНО Украероруху;

органу управління ПС ЗСУ;

а також:

щодо посадки на аеродромі призначення:

РДЦ або ЦПІ, у районі якого розташовано аеродром призначення, якщо таке повідомлення потрібне цьому органу;

органу ОПП на аеродромі вильоту, який складав повідомлення щодо плану польоту, якщо в цьому повідомленні мав місце запит про направлення повідомлення ARR. Запит щодо передачі повідомлення ARR зазначається в полі типу 18 відкритим текстом;

щодо посадки на запасному або іншому аеродромі:

РДЦ або ЦПІ, у межах якого розташований аеродром прибуття;

АДВ та ARO на аеродромі призначення;

ARO на аеродромі вильоту;

РДЦ або ЦПІ, який відповідає за кожний РПІ або за верхній РПІ, через який відповідно до плану польоту проходив би політ ПС, якби маршрут польоту не було змінено.

Якщо ПС, яке виконувало контрольований політ, під час якого мала місце відмова двостороннього зв'язку, виконало посадку, ARO на аеродромі прибуття передає повідомлення ARR:

ЦДС ЦА;

Украероцентру;

підрозділу з питань плати за АНО Украероруху;

органу управління ПС ЗСУ;

а також:

щодо посадки на аеродромі призначення:

усім органам ОПП, що мали відношення до даного польоту в період відмови зв'язку;

усім іншим органам ОПП, які могли отримати аварійне сповіщення;

щодо посадки не на аеродромі призначення, а на іншому аеродромі:

органу ОПП, який обслуговує аеродром призначення; потім цей орган передає повідомлення ARR іншим органам ОПП, що мали відношення до даного польоту або охоплені аварійним сповіщенням, як зазначено в цьому підпункті.

6.2.3. До додаткових повідомлень належать повідомлення щодо:

запиту плану польоту (RQP);

запиту додаткового плану польоту (RQS);

додаткового плану польоту (SPL).

Повідомлення щодо запиту плану польоту - Request Flight Plan (RQP) (1).

Повідомлення щодо запиту плану польоту (RQP) передаються тоді, коли орган ОПП бажає одержати дані плану польоту. Це може відбутися при одержанні повідомлення про ПС, відносно якого раніше не було отримано ніяких відповідних основних даних плану польоту.

Якщо ніякого повідомлення не отримано, а ПС установлює радіотелефонний зв'язок і має потребу в обслуговуванні, повідомлення RQP передається попередньому органу ОПП за маршрутом польоту.

Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту - Request Supplementary flight plan (RQS) messages (2).

Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту (RQS) передається в тому разі, якщо орган ОПП бажає одержати додаткові дані до плану польоту. Повідомлення RQS передається до ARO на аеродромі вильоту, а в разі надання плану польоту під час здійснення польоту - органу ОПП, зазначеному в повідомленні щодо плану польоту.

Повідомлення щодо додаткового плану польоту - Supplementary Flight Plan (SPL) messages (3).

Повідомлення SPL передає ARO на аеродромі вильоту органам ОПП, що запитують додаткову інформацію, окрім тієї, що вже була передана в FPL. При передаванні каналом AFTN цьому повідомленню присвоюється такий самий індекс черговості, як і повідомленню щодо запиту.

6.2.4. До повідомлень щодо управління належать:

повідомлення щодо дозволів;

повідомлення щодо ОППР;

повідомлення щодо донесень про місцезнаходження та донесення з борту.

Повідомлення щодо дозволів (1).

Диспетчерські дозволи містять елементи, які використовуються в такому порядку:

пізнавальний індекс ПС;

межа дії дозволу;

маршрут польоту;

рівень (рівні) польоту для усього маршруту або його частини і, за потреби, зміни рівнів.

Якщо дозвіл на зайняття рівня польоту стосується лише частини маршруту ОПР, то важливо, щоб орган УПР зазначав точку, до якої ця частина дозволу на зайняття рівня польоту застосовується, у всіх випадках, коли необхідно забезпечити дотримання ешелонування;

будь-які необхідні вказівки й інформація з інших питань, наприклад, щодо маневрування при заходженні на посадку або вильоті, зв'язку і часу закінчення строку дії дозволу (під часом закінчення строку дії дозволу слід розуміти час, після закінчення якого даний дозвіл автоматично анулюється, якщо виконання польоту не розпочато).

Вказівки, включені в дозволи щодо рівнів, містять у собі:

крейсерський рівень (рівні) або під час набирання висоти в крейсерському режимі діапазон рівнів і, за потреби, пункт, до якого діє дозвіл щодо рівня;

за необхідності, рівні, на яких повинен здійснюватися проліт основних точок;

за необхідності, місце або час початку набирання висоти або зниження;

за необхідності, швидкість набирання висоти або зниження;

за необхідності, детальні вказівки щодо рівнів вильоту чи заходження на посадку.

За передавання дозволу ПС у визначений або припустимий час і за негайне повідомлення диспетчерського органу в тому випадку, коли воно не передається в межах визначеного періоду часу, відповідає авіаційна станція або експлуатант, які одержали цей дозвіл.

Персонал, який одержує диспетчерські дозволи для передачі їх ПС, передає такі дозволи, точно дотримуючись фразеології, що використовується в одержуваних дозволах. Якщо персонал, що передає такий дозвіл на борт ПС, не входить до складу служб ПР, то для виконання цієї вимоги важливо досягти відповідної домовленості.

Повідомлення щодо ОППР (2).

Якщо органу УПР стає зрозумілим, що додатковий рух понад той, що вже прийнятий для управління, неможливо обробити в даний період часу в конкретному місці або конкретному районі або його можна обробити тільки в певній послідовності, тоді цей орган повідомляє інші органи УПР й експлуатантів, відносно яких відомо або передбачається, що вони мають до цього відношення, а також командирам ПС, які прямують у це місце чи цей район, про те, що додаткові польоти, можливо, піддаватимуться зайвій затримці або, якщо це передбачено, про те, що до будь-якого додаткового руху мають застосовуватися встановлені обмеження на визначений період часу для запобігання зайвій затримці ПС, яке перебуває у польоті.

ОППР в Україні забезпечується CFMU Євроконтролю при підтримці FMP, розташованих у кожному РДЦ.

Взаємодія між CFMU Євроконтролю, органами ОПР, FMP та експлуатантами ПС виконується з використанням повідомлень та відповідно до правил і процедур, розроблених CFMU Євроконтролю та викладених у Керівництві CFMU "Basic CFMU Handbook".

До повідомлень щодо АТФМ належать:

повідомлення, які надсилаються CFMU до органів ОПР та експлуатантів:

повідомлення про призначення слоту (SAM);

повідомлення про перегляд слоту (SRM);

повідомлення про відміну слоту (SLC);

повідомлення про пропозицію поліпшення слоту (SIP);

повідомлення про тимчасове призупинення польоту (FLS);

повідомлення про пропозицію щодо зміни маршруту (RRP);

повідомлення про припинення тимчасового призупинення польоту (DES).

Повідомлення, які надсилаються органами ОПР та експлуатантами до CFMU:

повідомлення про неможливість виконання призначеного слоту (SMM);

повідомлення про прийняття пропозиції поліпшення слоту (SPA);

повідомлення про запит повідомлення SIP (SWM);

повідомлення про запит на пряме поліпшення слоту (RFI);

повідомлення про підтвердження можливості виконання польоту (FCM);

повідомлення про відмову від запропонованої зміни маршруту (RJT);

повідомлення про відмову пропозиції поліпшення слоту (SRJ);

повідомлення про готовність, які відправляються тільки органом ОПР (REA).

Повідомлення щодо донесень про місцезнаходження та донесень з борту (3).

Формат повідомлень щодо донесень про місцезнаходження та донесень з борту і правила групування даних, що підлягають використанню під час передачі цих донесень, указані в Доповненні 1 до PANS-ATM (Doc 4444 ICAO).

6.3. До польотно-інформаційних повідомлень належать повідомлення щодо:

інформації про рух;

метеорологічної інформації;

роботи аеронавігаційних засобів аеродромів;

інцидентів, які виникли під час ПР.

6.3.1. Повідомлення, що містять інформацію про рух:

повідомлення щодо інформації про рух, передані повітряним суднам, які виконують польоти за межами контрольованого ПП (1).

З урахуванням факторів, які обумовлюють характер польотно-інформаційного обслуговування, і особливо забезпечення ПС, що виконують політ за межами контрольованого ПП, інформацією про можливу небезпеку зіткнення, установити стандартні тексти цих повідомлень немає можливості.

Якщо такі повідомлення передаються, то вони повинні містити необхідні дані про напрямок польоту, а також розрахунковий час, рівень і пункт, де ПС, яким загрожує можлива небезпека зіткнення, розійдуться, обженуть одне одного або зближаться. Ця інформація надається таким чином, щоб пілот кожного відповідного ПС міг чітко уявити собі характер небезпеки.

Повідомлення щодо інформації про основний рух, які передаються для ПС, що виконують політ за ППП у контрольованому ПП (2)

Повідомлення містять такий текст:

пізнавальний індекс ПС, якому передається дана інформація;

слова "БОРТ (TRAFFIC)..." або "ДРУГОЙ БОРТ (ADDITIONAL TRAFFIC)...";

напрямок польоту відповідного ПС;

тип відповідного ПС;

крейсерський рівень відповідного ПС і розрахунковий час прибуття в основну точку, розташовану найближче до того місця, де ПС перетне рівні.

Повідомлення, що містять інформацію про основний місцевий рух (3)

Повідомлення містять такий текст:

пізнавальний індекс ПС, якому передається інформація;

за необхідності слова "БОРТ (TRAFFIC)..." або "ДРУГОЙ БОРТ (ADDITIONAL TRAFFIC)...";

опис основного місцевого руху, що дає змогу пілоту пізнати його, наприклад: тип, швидкісна категорія та/або колір ПС, тип транспортного засобу, кількість осіб тощо;

місце розташування основного місцевого руху щодо відповідного ПС і напрямок руху.

6.3.2. Повідомлення, що містять метеорологічну інформацію, зокрема інформацію про метеорологічні умови на аеродромах, яка підлягає передачі на борт ПС відповідним органом ОПП, береться з метеорологічних повідомлень, а саме:

місцевих регулярних та спеціальних метеорологічних зведень у форматі MET REPORT/SPECIAL, що поширюються на аеродромі й призначені для ПС, що прибувають і вилітають, радіомовних ДВЧ-передач типу ATIS та таких, що не належать до типу ATIS і VOLMET;

регулярних та спеціальних зведень у кодовій формі METAR/SPECI, що поширюються за межами аеродрому вильоту і які призначені, головним чином, для планування польотів, радіомовних передач VOLMET;

даних, що отримуються від датчиків автоматизованих систем метеорологічних спостережень на аеродромі в режимі реального часу та відображаються на погодних дисплеях, розташованих на робочих місцях диспетчерів органів ОПП;

даних, що надходять на запит органів ОПП від аеродромних метеорологічних органів, які проводять спостереження на аеродромі.

На аеродромах, де відсутні автоматизовані системи метеорологічних спостережень, місцеві регулярні та спеціальні зведення складаються згідно з форматом зведень у кодовій формі METAR/SPECI, які доповнюються інформацією про особливі явища погоди в зонах заходження на посадку та набору висоти відкритим текстом.

Формати місцевих регулярних та спеціальних зведень, зведень METAR/SPECI, критерії осереднення метеорологічних параметрів та діапазони й роздільна здатність числових елементів, що включаються до метеорологічних повідомлень про погоду на аеродромі, наведено в Правилах метеорологічного забезпечення авіації, затверджених спільним наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства оборони України від 14 листопада 2005 року № 851/409/661, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 грудня 2005 року за № 1546/11826 (далі - Правила метеорологічного забезпечення авіації).

Інформація про метеорологічні умови на маршрутах польотів, яка підлягає передачі на борт ПС відповідним органом ОПП, включає такі метеорологічні повідомлення:

інформацію SIGMET та AIRMET, а також спеціальні донесення з борту ПС, які не використано при підготовці інформації SIGMET про наявні та/або прогнозовані певні явища погоди, що можуть вплинути на безпеку польотів ПС;

інформацію, що стосується хмар вулканічного попелу (місцезнаходження хмар та ешелони польоту в межах РПП, що підпадають під вплив попелу);

інформацію, що стосується викидів в атмосферу радіоактивних матеріалів та токсичних хімічних речовин у межах РПП;

зональні прогнози GAMET, що стосуються польотів на низьких рівнях у межах РПП;

прогнози у кодовій формі TAF та корективи до них, що стосуються аеродромів призначення в межах РПП.

Опис повідомлень SIGMET, AIRMET, GAMET, TAF та інших метеорологічних повідомлень, що передаються органами ОПП відкритим текстом, наведено в Правилах метеорологічного забезпечення авіації.

6.3.3. Повідомлення щодо функціонування аеронавігаційних засобів

Загальні положення з питання функціонування аеронавігаційних засобів викладено в пункті 4.7.4 глави 4.7 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року № 293, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 травня 2003 року за № 346/7667.

Повідомлення щодо функціонування аеронавігаційних засобів передаються повітряним суднам, із плану польоту яких очевидно, що на їхній політ може вплинути експлуатаційний стан відповідного аеронавігаційного засобу.

Повідомлення містять необхідні дані про експлуатаційний стан відповідного засобу і, якщо він не працює, в них зазначається, коли буде налагоджене його нормальне функціонування.

6.3.4. Повідомлення, що містять інформацію про умови на аеродромі, включають в себе важливу інформацію щодо:

будівельних або ремонтних робіт на робочій площі або безпосередньо поблизу неї;

нерівних або розбитих ділянок на поверхні ЗПС, рульових доріжок або перону незалежно від того, маркуються вони чи ні;

снігу, сльоти або льоду на ЗПС, рульових доріжках або пероні;

води на ЗПС, рульових доріжках або пероні;

снігових кучугур або заметів поблизу ЗПС, рульових доріжок або перону;

інших тимчасових небезпек, у тому числі ПС на стоянках або птахів на землі чи в повітрі;

відмови або нестійкого функціонування частини чи всієї світлосигнальної системи аеродрому;

будь-якої іншої відповідної інформації.

Важлива інформація про умови на аеродромі надається кожному ПС, крім випадків, коли відомо, що це ПС вже отримало цю інформацію з інших джерел. Ця інформація надається завчасно для того, щоб ПС могло належним чином її використати, а небезпеки вказуються якомога точніше. До інших джерел відносяться повідомлення NOTAM, радіомовні передачі ATIS і відповідні сигнали.

Якщо надається інформація про умови на аеродромі, вона викладається в чіткій і стислій формі, щоб пілоту можна було простіше зрозуміти ситуацію, що описується. Вона надається в усіх випадках, коли диспетчер вважає це необхідним в інтересах безпеки або на запит ПС. Якщо інформація надається з ініціативи диспетчера, то вона передається усім відповідним повітряним суднам завчасно для того, щоб пілоти могли належним чином використовувати цю інформацію.

Інформація про наявність води на ЗПС передається кожному відповідному ПС із ініціативи диспетчера з використанням таких термінів:

ВОЛОГА - поверхня змінює колір через наявність вологи;

МОКРА - поверхня насичена водою, але стояча вода відсутня;

ДІЛЯНКИ ВОДИ - помітні ділянки стоячої води;

ЗАЛИТА ВОДОЮ - помітна значна площа, покрита стоячою водою.

6.3.5. Повідомлення щодо звітів про інциденти під час ПР передається у разі, якщо ПС, із яким стався інцидент, прямує до пункту призначення, що перебуває за межами зони обслуговування органу ОПП, який забезпечує обслуговування у районі, де стався інцидент.

Органу ОПП, який забезпечує обслуговування у районі, де стався інцидент, необхідно повідомити про зазначений випадок органу ОПП на аеродромі призначення і попросити його одержати від пілота звіт про інцидент. До повідомлення необхідно включати таку інформацію:

тип інциденту (AIRPROX, правила чи засоби);
 пізнавальний індекс відповідного ПС;
 час і місцезнаходження ПС у момент інциденту;
 короткі відомості про інцидент.

Типова форма звіту про інцидент під час повітряного руху публікується в AIP України.

6.3.6. Операційні повідомлення IFPS - IFPS Operational reply messages (ORMs) використовуються системою IFPS для того, щоб сповістити відправника повідомлення та (або) експлуатанта щодо статусу процесу обробки отриманого повідомлення таким способом:

повідомлення ACK (Acknowledge Message) - повідомлення про успішну автоматичну обробку отриманого системою IFPS повідомлення;

повідомлення MAN (Manual Message) - повідомлення про ручну обробку отриманого системою IFPS повідомлення;

повідомлення REJ (Rejection Message) - повідомлення про неможливість обробити отримане системою IFPS повідомлення.

Якщо з якоїсь причини повідомлення ACK не надійшло після відправлення повідомлення щодо плану польоту та пов'язаних із ним повідомлень до IFPS Євроконтролю, то це означає, що система IFPS та відповідно органи ОПП не мають інформації стосовно польоту та змін і доповнень, зроблених в оригінальному FPL, що призведе до суттєвої затримки виконання польоту.

VII. Зміст, формати повідомлень і правила групування даних

7.1. З метою спрощення опису змісту та формату повідомлень щодо ОПП для обміну між органами, які не мають устаткування для автоматичної обробки даних, і між ЕОМ УПП елементи даних, що були включені в повідомлення, об'єднані у поля. Кожне поле містить один або групу взаємопов'язаних елементів.

7.2. Стандартні типи повідомлень, установлені для обміну даними ОПП, поділяються на такі категорії:

Категорія повідомлення	Тип повідомлення	Індекс типу повідомлення
Аварійна стадія	Аварійне сповіщення	ALR
	Відмова радіозв'язку	RCF
Поданий план польоту і пов'язані з ним поновлені дані	Поданий план польоту	FPL
	Зміна	CHG
	Скасування (анулювання)	CNL
	Затримка	DLA
	Виліт	DEP
Додаткові	Прибуття (посадка)	ARR
	Запит плану польоту	RQP

Запит додаткового плану польоту

RQS

Додатковий план польоту

SPL

7.3. Стандартні типи полів, що містять у собі дані, які встановлені для повідомлень ОПР, зазначені нижче:

Тип поля	Дані
3	Тип, номер і вихідні дані
5	Опис аварійної стадії
7	Пізнавальний індекс ПС, режим і код ВОРЛ
8	Правила польотів і тип польоту
9	Число, тип ПС і категорія турбулентності сліду
10	Обладнання (устаткування) та технічні можливості ПС
13	Аеродром вильоту та час
14	Розрахункові дані
15	Маршрут
16	Аеродром призначення, загальний розрахунковий закінчений час і запасний(і) аеродром(и) призначення
17	Аеродром і час прибуття
18	Інша інформація
19	Додаткова інформація
20	Інформація для аварійного сповіщення з метою пошуку і рятування
21	Інформація про відмову радіозв'язку
22	Зміна

7.4. Структура кожного повідомлення стандартного типу, що визначається стандартною послідовністю елементів даних або, в окремих випадках одним простим елементом, відповідає такій, яка зазначена у пунктах 7.8 та 7.9 цього розділу.

7.5. Поле кожного типу містить принаймні один обов'язковий елемент і, за винятком поля типу 9, цей елемент є першим або єдиним елементом поля. Кожне повідомлення містить у собі всі встановлені поля.

Правила включення або невключення необов'язкових елементів зазначені в таблиці стандартних повідомлень щодо ОПР та їх структури (додаток 3).

7.6. Побудова та пунктуація

7.6.1. Початок даних ОПР позначається у повідомленні, надрукованому рулонним телетайпом, відкритою круглою дужкою "(", яка є сигналом початку даних ОПР. Цей сигнал використовується тільки як друкований знак, що безпосередньо передує індексу типу повідомлення.

7.6.2. Початок кожного поля, за винятком першого, позначається одним тире "-", яке є сигналом початку поля. Цей сигнал використовується лише як друкарський знак, який передує першому елементу даних ОПР у кожному полі.

7.6.3. Елементи всередині поля відокремлюються один від одного за допомогою розділової косої риски "/" або пропуску тільки в тих випадках, коли це зазначено в таблицях полів.

7.6.4. Кінець даних ОПР позначається закритою круглою дужкою ")", яка є сигналом закінчення надання даних ОПР. Цей сигнал використовується лише як друкарський знак, який безпосередньо іде за останнім полем повідомлення.

7.7. Правила групування даних:

7.7.1. Визначення рівня польоту:

для надання даних про рівень польоту використовуються чотири правила групування даних:

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

"S" із наступними чотирма десятковими цифрами: для позначення стандартного метричного ешелону - у десятках метрів, наприклад, стандартний метричний ешелон 11300 метрів (ешелон польоту 370) зазначається як "S1130";

"A" із наступними трьома десятковими цифрами: для позначення абсолютної висоти в сотнях футів, наприклад, абсолютна висота 4500 футів зазначається як "A045";

"M" із наступними чотирма десятковими цифрами: для позначення абсолютної висоти в десятках метрів, наприклад, абсолютна висота 8400 м зазначається як "M0840".

У разі планування виконання польоту за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі замість рівня польоту використовується аббревіатура "VFR".

7.7.2. Для зазначення місцезнаходження або маршруту польоту використовуються такі альтернативні правила групування даних:

від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом, наданим заданому маршруту ОПР;

від 2 до 5 знаків, які є кодованим індексом, наданим точці маршруту;

4 цифри, які позначають широту в градусах і десятках й одиницях хвилин, із наступною літерою "N" (північна широта) або "S" (південна широта), які супроводжуються 5-ма цифрами, що означають довготу в градусах і десятках й одиницях хвилин, за якими ставиться літера "E" (східна довгота) або "W" (західна довгота). Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, додаванням нулів, наприклад: "4620N07805W";

2 цифри, що означають широту в градусах із наступною літерою "N" (північна широта) або "S" (південна широта), які супроводжуються трьома цифрами, що означають довготу в градусах, за якими починається літера "E" (східна довгота) або "W" (західна довгота). Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, додаванням нулів, наприклад: "46N078W";

від 2 до 5 знаків, які є кодовим визначенням основної точки, із наступними трьома десятковими цифрами, що визначають пеленг від даної точки у магнітних градусах, а потім три десяткових цифри, що вказують на відстань від даної точки в морських милях. Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, шляхом додавання нулів, наприклад: дані про точку, розташовану в напрямку 180 градусів і на відстані 40 морських миль від VOR FOJ, будуть зазначені як "FOJ180040".

7.8. Структура полів:

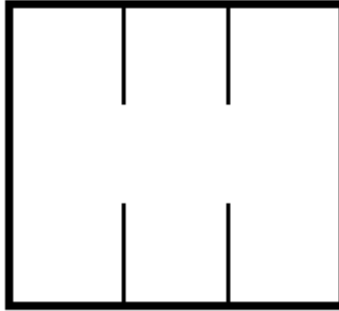
7.8.1. У описі полів типу зазначено ключ, що дає змогу дотримуватися послідовності полів кожного типу повідомлення.

7.8.2. У описі полів типу ключ указує на номер типу наступного та попереднього поля кожного повідомлення, що дає змогу також орієнтуватися у звичайному та зворотному напрямку. Для зазначення відсутності попереднього типу поля в ключі використовується сигнал початку даних ОПР "(" (відкрита дужка); для зазначення відсутності наступного типу поля використовується сигнал кінця даних ОПР ")" (закрита дужка).

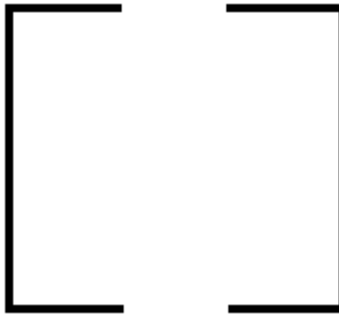
7.8.3. На сторінках полів:

елементи з установленим числом знаків графічно позначаються так:

(у даному прикладі застосовуються три знаки)



елементи змінної довжини графічно позначаються так:

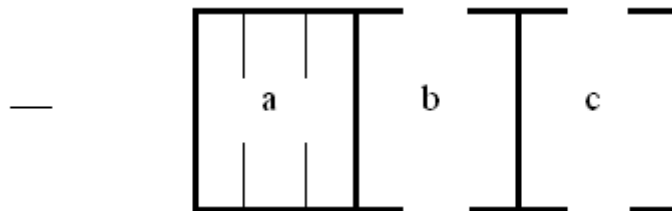


7.9. Формат та зміст повідомлень щодо ОПР:

якщо стандартні повідомлення щодо ОПР надаються телетайпними каналами в районах, де використовуються ЕОМ УПР, то треба суворо дотримуватися форматів і правил групування даних.

7.9.1. Поле типу 3. Тип, номер повідомлення і пов'язані дані

Формат:



За відсутності інших вказівок дане поле містить у собі тільки один елемент а). Елемент б) або елементи б) і с) використовуються тільки в тому випадку, коли повідомлення підготовлено системою ЕОМ органів ОПР та/або обмін цими повідомленнями здійснюється між такими системами.

Ключ поля типу 3

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

Зміст поля типу 3:

ВІДКРИТА ДУЖКА

а) Індекс типу повідомлення - 3 літери, як зазначено нижче

ALR	Аварійне сповіщення
RCF	Відмова радіозв'язку
FPL	Поданий план польоту
CHG	Зміна
CNL	Скасування
DLA	Затримка
DEP	Виліт
ARR	Прибуття
RQP	Запит плану польоту
RQS	Запит додаткового плану польоту
SPL	Додатковий план польоту

б) Номер повідомлення

від 1 до 4 ЛІТЕР, що означає орган ОПР - відправник, за яким іде

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА, за якою іде

(/),

від 1 до 4 ЛІТЕР, що означають орган ОПР, який приймає повідомлення, після чого йдуть

3 ДЕСЯТКОВІ ЦИФРИ, які позначають порядковий номер цього повідомлення у серії повідомлень, переданих цим органом для зазначеного органу ОПР, що приймає повідомлення.

с) Пов'язані дані

від 1 до 4 ЛІТЕР, за якими подається РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА (/), а далі - від 1 до 4 ЛІТЕР і 3 ДЕСЯТКОВІ ЦИФРИ, що означають номер повідомлення, яке міститься в елементі б) оперативного повідомлення, з якого почалася серія повідомлень, куди входить дане повідомлення.

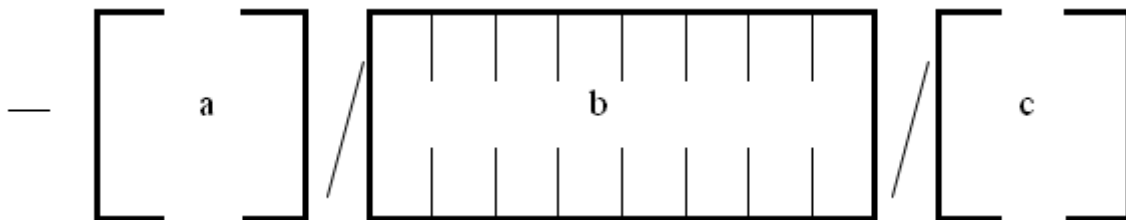
Приклади:

(FPL;

(CHGO/V016O/V014.

7.9.2. Поле типу 5. Опис аварійної стадії

Формат:



Ключ поля типу 5:

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
3	ALR	7

Зміст поля типу 5

ОДИН ДЕФІС

а) Аварійна стадія

INCERFA - для стадії непевності

або

ALERFA - для стадії тривоги,

або

DETRESFA - для стадії лиха, яка оголошена щодо відповідного ПС.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Укладач повідомлення

8 літер, із яких 4 літери - прийнятий в ІКАО індекс місцезнаходження і 3 літери - індекс органу ОПР, що відправив дане повідомлення, за яким іде літера X або, якщо є, однолітерний індекс підрозділу органу ОПР, що відправив повідомлення.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

с) Характер аварійної стадії

Коротке повідомлення відкритим текстом, яке необхідне для опису характеру аварійної стадії зі звичайними пропусками між словами.

Приклад:

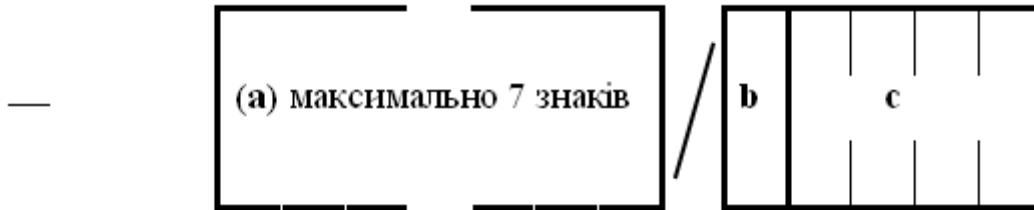
(ALR-INCERFA/UKBBZAZX/REPORT OVERDUE

Зміст:

Повідомлення щодо аварійної стадії - стадія непевності - надіслано Борисполем у зв'язку з відсутністю повідомлень про місцезнаходження і втратою радіозв'язку.

7.9.3. Поле типу 7. Пізнавальний індекс ПС, режим і код ВОРЛ

Формат:



Ключ поля типу 7

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується	Наступний тип поля або символ
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

Зміст поля типу 7

ОДИН ДЕФІС

а) Пізнавальний індекс ПС

Не більш як 7 знаків, а саме пізнавальний індекс ПС, зазначений у поданому плані польоту і який складається з елементів, указаних у розділі 2 додатка 2 PANS-ATM (Doc 4444).

У повідомленнях, що стосуються польотів, які виконуються в районах, де не використовується ВОРЛ, або в тому випадку, коли інформація про код ВОРЛ невідома чи не буде мати значення для органу, що приймає повідомлення, дане поле може тут закінчуватися.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Режим ВОРЛ

Літера А, що позначає режим ВОРЛ, пов'язаний з с).

с) Код ВОРЛ

4 цифри, що означають код ВОРЛ, присвоєний ОПР повітряному судну і який передається у режимі, зазначеному у b).

Приклади:

а) - BAW902;

б) - UKR5365/A2173.

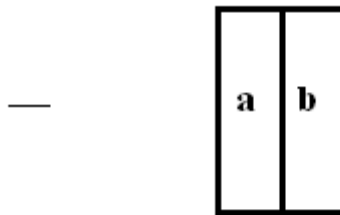
Зміст:

а) пізнавальний індекс ПС BAW902;

б) пізнавальний індекс ПС UKR5365, останній присвоєний код ВОРЛ у режимі A2173.

7.9.4. Поле типу 8. Правила польотів і тип польоту

Формат:



Ключ поля типу 8

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується	Наступний тип поля або символ
7	ALR	9
7	FPL	9

Зміст поля типу 8

ОДИН ДЕФІС

а) Правила польотів

1 літера означає таке:

I - якщо весь політ планується виконувати за ППП;

V - якщо весь політ планується виконувати за ПВП;

Y - якщо політ спочатку буде виконуватися за ППП із наступною однією або більше зміною правил польотів;

Z - якщо політ спочатку буде виконуватися за ПВП із наступною однією або більше зміною правил польотів.

Якщо використовується літера Y або Z, тоді точка або точки, у яких планується перехід на інші правила польоту, повинні бути позначені, як зазначено в полі типу 15.

Якщо відповідний орган ОПР не вимагає вказувати тип польоту, то дане поле тут закінчується.

б) Тип польоту

1 літера означає таке:

S - для регулярних повітряних перевезень;

N - для нерегулярних повітряних перевезень;

G - для авіації загального призначення;

M - для військових;

X - для інших польотів.

Приклади:

а) - V;

б) - IS.

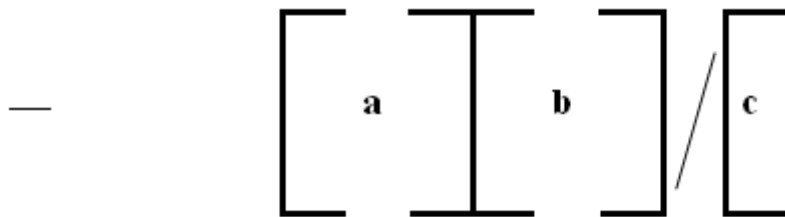
Зміст:

а) політ виконується за ПВП;

б) політ виконується за ППП, повітряне перевезення - регулярне.

7.9.5. Поле типу 9. Число, тип ПС і категорія турбулентності сліду

Формат:



Ключ поля типу 9

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
8	ALR	10
8	FPL	10

Зміст поля типу 9

ОДИН ДЕФІС

а) Число ПС (якщо більше одного)

1 або 2 цифри, які позначають кількість ПС, що беруть участь у польоті.

Даний елемент включається тільки в разі групового польоту ПС.

б) Тип ПС

Від 2 до 4 знаків, що є відповідним умовним позначенням, наведеним у документі ІКАО "Умовні позначення типів ПС" (Doc 8643)

або

ZZZZ, якщо ніякого індексу не присвоєно, або якщо в польоті беруть участь ПС кількох типів.

Якщо використовуються літери ZZZZ, тип (типи) ПС повинен(ні) зазначатися у полі типу 18 "Інша інформація", інформація щодо якого наведена у підпункті 7.9.11 цього пункту.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

с) Категорія турбулентності сліду

1 літера позначає максимальну сертифіковану злітну масу ПС:

H - важке;

M - середнє;

L - легке.

Приклади:

а) - B738/M;

б) - 2F70/M.

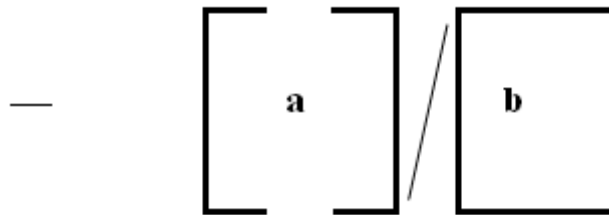
Зміст:

а) ПС "Боїнг 737-800", категорія турбулентності сліду - "середнє";

б) кількість ПС - два; тип ПС - Фоккер 70; категорія турбулентності сліду - "середнє".

7.9.6. Поле типу 10. Бортове обладнання і технічні можливості ПС

Формат:



Ключ поля типу 10

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
9	ALR	13
9	FPL	13

Зміст поля типу 10

ОДИН ДЕФІС

а) Обладнання і технічні можливості зв'язку, навігації і заходження на посадку

1 ЛІТЕРА, а саме:

N - на борту немає ніякого обладнання зв'язку, навігації і заходження на посадку для польоту за визначеним маршрутом або це обладнання непрацездатне;

або

S - на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом;

та/або

одна або кілька з наступних літер для позначення справного обладнання та технічних можливостей зв'язку, навігації і заходження на посадку:

A - система посадки GBAS;

B - LPV (APV з SBAS);

C - LORAN C;

D - DME;

E1 - FMC WPR ACARS;
E2 - D-FIS ACARS;
E3 - PDC ACARS;
F - ADF;
G - GNSS;
H - ВЧ-радіотелефон;
I - інерційна навігація;
J1 - CPDLC ATN VDL Mode 2;
J2 - CPDLC FANS 1/A HFDL;
J3 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4;
J4 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;
J5 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);
J6 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);
J7 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);
K - MLS;
L - ILS;
M1 - ATC RTF SATCOM (INMARSAT);
M2 - ATC RTF (MTSAT);
M3 - ATC RTF (Iridium);
O - VOR;
P1-P9 - зарезервовано для RCP;
R - допущений до PBN;
T - TACAN;
U - УВЧ-радіостанція;
V - ДВЧ-радіостанція;
W - допущений до RVSM;
X - допущений до MNPS;
Y - ДВЧ із розносом частот 8,33 КГц;
Z - інше бортове обладнання або технічні можливості.

У разі використання літери S стандартним обладнанням слід вважати ДВЧ-радіостанцію, VOR і ILS, якщо відповідним повноважним органом ОПП не передбачається інший перелік обладнання.

У разі використання літери G у полі 18 зазначається тип(и) зовнішнього функціонального доповнення GNSS, за наявності, після індикатора NAV/ і розділяється пробілом.

Для передачі диспетчерських дозволів і інформації з використанням лінії передачі даних/ менеджменту зв'язку УПП/перевірки мікрофона диспетчера треба використовувати RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO280B/ED-110B).

У разі використання літери R після індикатора PBN/ у полі 18 вказуються рівні навігації, заснованої на характеристиках, що можуть бути досягнуті. Вказівки щодо застосування навігації, заснованої на характеристиках на конкретних сегментах маршруту, маршруті або районі, містяться у документі ІКАО "Керівництво щодо необхідних навігаційних характеристик" (Дос 9613).

У разі використання літери Z у полі 18 зазначають інше наявне обладнання або інші технічні можливості після COM/, NAV/ і/або DAT/ як доцільно.

Інформація щодо навігаційних можливостей надається органам УПР з метою прийняття рішення щодо надання дозволів і оптимізації маршрутів.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Бортове обладнання та технічні можливості щодо виявлення ПС

Один або більше із наступних дескрипторів із максимальною кількістю до 20 знаків для позначення справного бортового обладнання та технічних можливостей щодо виявлення ПС:

ВОРЛ Режими A і C:

A - прийомовідповідач - режим A (4 ЦИФРИ - 4096 кодів);

C - прийомовідповідач - режим A (4 ЦИФРИ - 4096 кодів) і режим C.

ВОРЛ Режим S

E - прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС, барометричною висотою і розширеними можливостями сквіттера (ADS-B);

H - прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС, барометричною висотою і поліпшеними можливостями щодо виявлення ПС;

I - прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС, але без барометричної висоти;

L - прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС, барометричною висотою, розширеними можливостями сквіттера (ADS-B) і поліпшеними можливостями щодо виявлення ПС;

P - прийомовідповідач - режим S із барометричною висотою, але без пізнавального індексу ПС;

S - прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС і барометричною висотою;

X - прийомовідповідач - режим S без передавання пізнавального індексу ПС і даних про барометричну висоту.

Поліпшеними можливостями щодо виявлення ПС вважають спроможність ПС передавати дані від приладів ПС через відповідач із режимом S.

ADS-B

B1 - ADS-B із можливістю передавати дані на 1090 МГц;

B2 - ADS-B із можливістю передавати і приймати дані на 1090 МГц;

U1 - ADS-B із можливістю передавати дані із використанням UAT;

U2 - ADS-B із можливістю передавати і приймати дані із використанням UAT;

V1 - ADS-B із можливістю передавати дані із використанням VDL Mode 4;

V2 - ADS-B із можливістю передавати і приймати дані із використанням VDL Mode 4.

ADS-C

D1 - ADS-C із FANS 1/A можливостями;

D2 - ADS-C із ATN можливостями.

Не зазначені буквено-цифрові знаки вважаються зарезервованими.

Інші варіанти щодо виявлення ПС повинні бути зазначені у полі типу 18 "Інша інформація" після індикатора SUR/ .

Приклади:

- а) - S/A;
- б) - SCI/CB1;
- в) - SAFR/SV1.

Зміст:

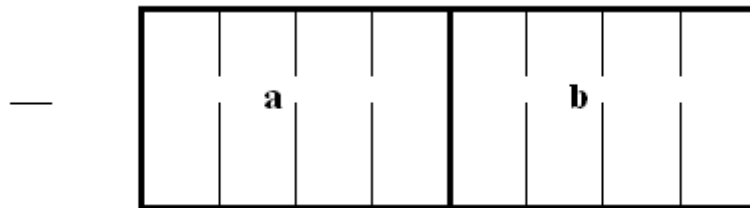
а) на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом; прийомовідповідач - режим А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів);

б) на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом, LORAN C, інерційна навігація; прийомовідповідач режиму А (4 ЦИФРИ - 4096 кодів) і режим С, ADS-B із виділеним/окремим 1090 МГц ADS-B із "наземним застосуванням";

в) на борту є справне стандартне обладнання зв'язку, навігаційне обладнання, а також обладнання заходження на посадку для польоту за наміченим маршрутом, система посадки GBAS, ADF, допущений до PBN; прийомовідповідач - режим S із пізнавальним індексом ПС і барометричною висотою, ADS-B "вихід" із використанням VDL Mode 4.

7.9.7. Поле типу 13. Аеродром вильоту та час.

Формат:



Ключ поля типу 13

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)*17
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

* Лише в разі здійснення посадки не на аеродромі призначення.

Зміст поля типу 13

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром вильоту

4 літери, чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження аеродрому вильоту зазначено у документі ІКАО, "Показники (індекси) місцезнаходження" (Дос 7910),

або

ZZZZ - якщо даному місцезнаходженню аеродрому не присвоєно індекс ІКАО (під час використання літер ZZZZ назва і місцезнаходження аеродрому вильоту мають бути зазначені в полі "Інша інформація" поля типу 18, якщо повідомлення містить поле цього типу) або якщо аеродром вильоту - невідомий,

або

AFIL - якщо план польоту поданий у ході польоту.

Під час використання літер AFIL у полі "Інша інформація" (поле типу 18) необхідно вказати орган ОПР, від якого можна одержати додаткові дані про політ.

У повідомленнях типу ARR та RQS поле тут закінчується. У повідомленнях типу RQP воно тут закінчується, якщо невідомо розрахунковий час прибирання колодок.

б) Час

4 цифри означають:

розрахунковий час прибирання колодок (EOBT) на зазначеному в пункті а) аеродромі в повідомленнях FPL, ARR, CHG, CNL, DLA і RQS, переданих до вильоту, або в повідомленні RQP, якщо цей час відомий, або

фактичний час вильоту із зазначеного в пункті а) аеродрому в повідомленнях ALR, DEP і SPL,

або

фактичний або розрахунковий час вильоту з першого пункту, зазначеного в полі типу 15 "Маршрут" у повідомленнях FPL, узятий з планів польоту, поданих під час польоту чи позначених у пункті а) літерами AFIL.

Приклад:

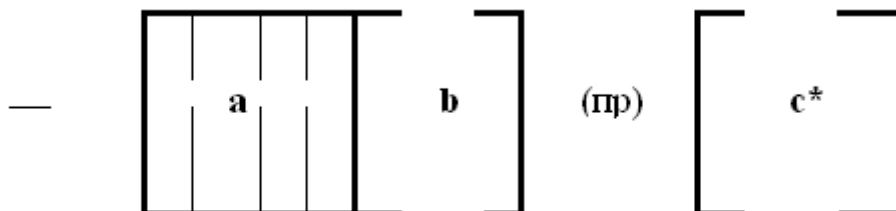
- UKBB0730.

Зміст:

аеродром вильоту - Бориспіль, час - 07.30 UTC.

7.9.8. Поле типу 15. Маршрут

Формат:



Ключ поля типу 15

Попередній тип поля або символ

Даний тип поля
використовується в

Наступний тип поля або
символ

13

ALR

16

Зміст поля типу 15

ОДИН ДЕФІС

а) Крейсерська швидкість або число Маха.

Дійсна повітряна швидкість для першої або всієї крейсерської ділянки, що позначається літерою К із наступними 4 цифрами для позначення дійсної повітряної швидкості у км/год. або

літерою N із наступними 4 цифрами для позначення дійсної повітряної швидкості у вузлах;

якщо це пропонується відповідним органом ОПР, то літерою М із наступними 3 цифрами для визначення числа Маха з точністю до найближчої соті частини одиниці числа Маха.

б) Крейсерський рівень, на який робиться запит

F із наступними 3 цифрами, або

S із наступними 4 цифрами, або

A із наступними 3 цифрами, або

M із наступними 4 цифрами, або

VFR.

ПРОПУСК

с) Серія елементів / груп елементів, наступних 7 типів, розділених пропусками, у будь-якій послідовності, необхідній для найточнішого опису маршруту.

с1) Стандартний маршрут вильоту.

Індекс стандартного маршруту вильоту від аеродрому вильоту до першої основної точки на наміченому встановленому маршруті польоту.

Для позначення індексу стандартного маршруту вильоту використовуються від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом.

За елементом с1) можуть іти елементи с3) і с4).

Стандартний маршрут вильоту необхідно включати тільки там, де це доцільно.

с2) Індекс маршруту ОПР.

Для позначення індексу маршруту ОПР використовуються від 2 до 7 знаків, які є кодованим індексом.

За елементом с2) може йти тільки елемент с3) або с4).

с3) Основна точка.

Для позначення основної точки використовуються такі альтернативні правила:

від 2 до 5 знаків, які є кодованим індексом, наданим точці маршруту;

4 цифри, які позначають широту в градусах і десятках й одиницях хвилин, із наступною літерою "N" (північна широта) або "S" (південна широта), які супроводжуються 5-ма цифрами, що означають довготу в градусах і десятках й одиницях хвилин, за якими ставиться літера "E" (східна довгота) або "W" (західна довгота). Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, додаванням нулів, наприклад: "4620N07805W";

2 цифри, що позначають широту в градусах із наступною літерою "N" (північна широта) або "S" (південна широта), які супроводжуються 3-ма цифрами, що вказують довготу в градусах, за якими починається літера "E" (східна довгота) або "W" (західна довгота). Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, додаванням нулів, наприклад: "46N078W";

від 2 до 5 знаків, які є кодовим визначенням основної точки, із наступними трьома десятковими цифрами, що визначають пеленг від даної точки у магнітних градусах, а потім три десяткових цифри, що вказують на відстань від даної точки в морських милях. Правильна кількість знаків забезпечується, за потреби, шляхом додавання нулів, наприклад: дані про точку, розташовану в напрямку 180 градусів і на віддалі 40 морських миль від VOR FOJ, будуть зазначені як "FOJ180040".

c4) Основна точка / крейсерська швидкість і крейсерський рівень.

Позначення:

основна точка (як в елементі c3)).

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

крейсерська швидкість або число Маха (як в елементі a));

крейсерський рівень, що запитується (як в елементі b)).

c5) Показчик.

VFR, якщо перехід на політ за ПВП повинен здійснюватися в попередній точці,
або

IFR, якщо перехід на політ за ППП повинен здійснюватися в попередній точці,
або

DCT, якщо політ до наступної точки буде проходити поза встановленим маршрутом, якщо обидві точки не позначені географічними координатами, або за пеленгом і відстанню;

T, якщо опис маршруту закінчується попередньою точкою і опис решти його частини необхідно шукати в раніше переданому повідомленні FPL або в інших даних;

OAT, якщо зразу ж після прольоту цієї точки політ буде виконуватися як OAT;

GAT, якщо зразу ж після прольоту цієї точки політ буде виконуватися як GAT;

STAY, якщо зразу ж після прольоту цієї точки буде виконуватися спеціальна діяльність у визначеному районі між двома зазначеними основними точками (вхід/вихід) впродовж визначеного періоду часу: тренувальні польоти, фотографування місцевості, дозаправка у повітрі тощо.

Показчик STAY містить:

порядковий номер діяльності;

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

чотири цифри (вказують час у годинах та хвилинах) запланованої діяльності.

Детальна інформація щодо STAY наведена у документі Євроконтролю IFPS USERS MANUAL чинного видання.

За елементом c5) може йти лише елемент c3) або c4) і c6).

Якщо використовується показник T, то він повинен бути останнім у полі "маршрут".

сб) Набір висоти в крейсерському режимі.

Літера C, за якою йде розділова коса риска; потім точка, у якій планується початок набирання висоти в крейсерському режимі, яка позначається так само, як зазначено вище у с3), а потім йде розділова коса риска; потім указується швидкість, яку необхідно витримувати при набиранні висоти в крейсерському режимі, яка позначається так само, як зазначено вище в а), а потім йдуть два рівні, що визначають шар, який необхідно зайняти при набиранні висоти в крейсерському режимі, причому кожен рівень позначається, як зазначено вище у b), або рівень, вище за який планується набирання висоти в крейсерському режимі, а далі йдуть літери PLUS без пропуску між ними.

с7) Стандартний маршрут прибуття (прильоту).

Індекс стандартного маршруту прибуття (прильоту) від точки сходження з установленого маршруту до точки, у якій починається політ за схемою заходження на посадку.

Стандартний маршрут прильоту необхідно зазначати лише там, де це доцільно.

Приклади:

а) N0450F340 KEDUB UA137 CH UP27 SW UT709 DIBED UL984...

б) N0427F320 KR UP27 CH UM70 LDZ UL980 KELOD STAY1/0030 KELOD L979 GOVEN T205 NUKRO NUKRO4Z.

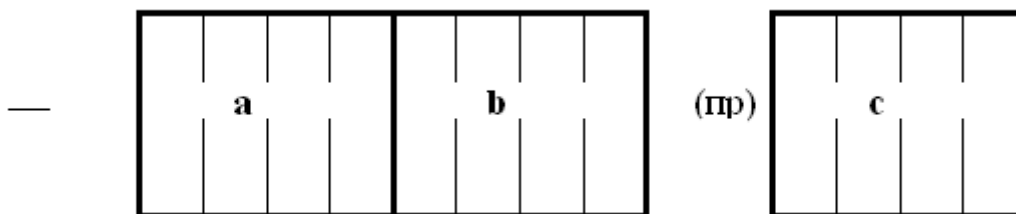
Зміст:

а) крейсерська швидкість - 450 вузлів, ЕП 340; ПС прямуватиме від точки KEDUB повітряними трасами UA137 до точки CH, UP27 до точки SW, UT709 до точки DIBED, далі прямуватиме повітряною трасою UL984 до ... ;

б) крейсерська швидкість - 420 вузлів, ЕП 320; ПС прямуватиме від точки KR повітряними трасами UP27 до CH, далі прямуватиме повітряною трасою UM70 до точки LDZ, на UL980 увійде до KELOD, де протягом 30 хвилин ПС здійснюватиме спеціальну діяльність, далі вийде через KELOD на L979 до GOVEN, T205 NUKRO, потім застосовуватиме стандартний маршрут прильоту NUKRO4Z.

7.9.9. Поле типу 16. Аеродром призначення, загальний розрахунковий закінчений час і запасний(і) аеродром(и) призначення.

Формат:



Ключ поля типу 16

Попередній тип поля або символ

Даний тип поля
використовується в

Наступний тип поля або
символ

15

ALR

18

15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR*	17
13	RQS	18
13	SPL	18

* Тільки в разі посадки не на аеродромі призначення.

Опис поля типу 16

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром призначення.

4 літери, а саме:

чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження аеродрому призначення зазначено у документі ІКАО "Показчики (індекси) місцезнаходження" (Дос 7910),

або

ZZZZ - якщо індекс ІКАО даному аеродрому не присвоєно.

Якщо використовуються літери ZZZZ, у полі "інша інформація" (поле типу 18) потрібно вказувати назву і місцезнаходження аеродрому призначення.

У повідомленнях усіх типів, крім ALR, FPL і SPL, дане поле тут закінчується.

б) Загальний розрахунковий закінчений час.

4 цифри, що вказують загальний розрахунковий закінчений час.

За домовленістю між відповідними органами ОПР або якщо це наказується на основі регіональних аеронавігаційних угод, дане поле в повідомленнях FPL може тут закінчуватися.

За потреби через пропуск додається ще один елемент, зазначений у підпункті в).

ПРОПУСК

в) Запасний(і) аеродром(и) призначення.

4 літери, а саме:

чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження запасного аеродрому зазначено у документі ІКАО "Показчики (індекси) місцезнаходження" (Дос 7910),

або

ZZZZ - якщо індекс ІКАО даному місцезнаходженню не присвоєно.

Якщо використовуються літери ZZZZ, то в полі "інша інформація" (поле типу 18) мають вказуватися назва і місцезнаходження запасного аеродрому призначення.

Приклади:

а) - UKKM0630;

б) - UKLL0645 UKBB UKDD.

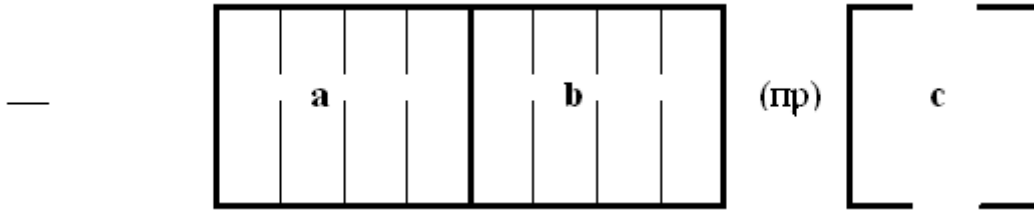
Зміст:

а) аеродром призначення - Гостомель, загальний розрахунковий закінчений час - 06.30;

б) аеродром призначення - Львів, загальний розрахунковий закінчений час - 06.45, запасні аеродроми - Бориспіль, Дніпропетровськ.

7.9.10. Поле типу 17. Аеродром і час прибуття (посадки)

Формат:



Ключ поля типу 17

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
13 (16)*	ARR)

* Тільки в разі посадки не на аеродромі призначення.

Опис поля типу 17

ОДИН ДЕФІС

а) Аеродром прибуття (посадки).

4 літери, а саме:

чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження запасного аеродрому зазначено у документі ІКАО "Покажчики (індекси) місцезнаходження" (Doc 7910),

або

ZZZZ - якщо індекс ІКАО даному місцезнаходженню не присвоєно.

Якщо використовуються літери ZZZZ, то в полі "інша інформація" (поле типу 18) мають вказуватися назва або місцезнаходження аеродрому прибуття (посадки);

б) Час прибуття (посадки).

4 цифри, що вказують фактичний час прибуття (посадки).

Якщо місцезнаходженню аеродрому призначення (посадки) присвоєно індекс ІКАО, то дане поле закінчується;

в) Аеродром прибуття (посадки).

Назва аеродрому посадки, якщо в підпункті а) зазначені літери ZZZZ.

Приклади:

а) - ЕНАМ1433;

б) - ZZZZ1620 SOBKIVKA.

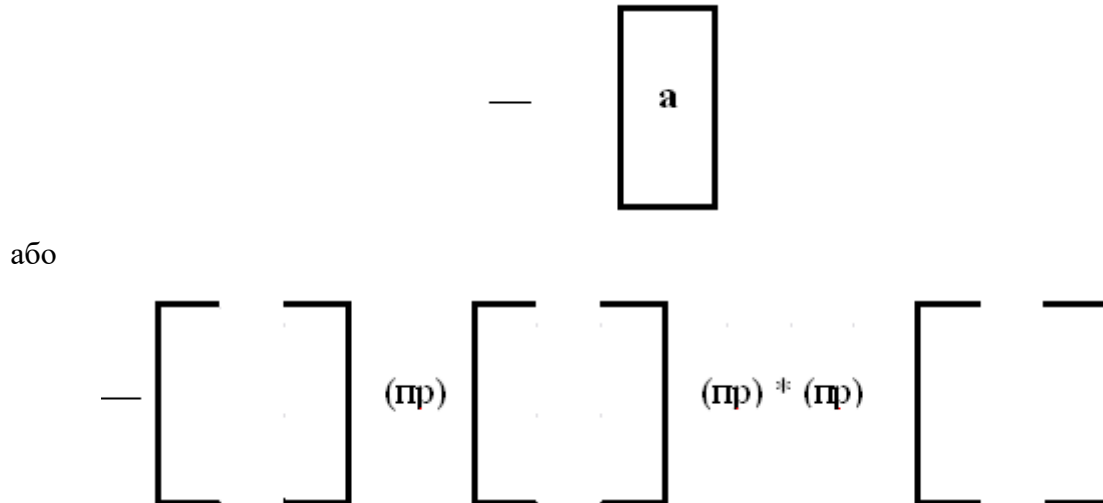
Зміст:

а) аеродром прибуття - Амстердам, час прибуття - 14.33 UTC;

б) аеродром прибуття (індекс ІКАО місцезнаходженню не присвоєно) - Собківка, час прибуття - 16.20 UTC.

7.9.11. Поле типу 18. Інша інформація

Формат:



(* необхідні додаткові елементи)

Ключ поля типу 18

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
16	ALR	19
16	FPL)
16	SPL	19

ОДИН ДЕФІС

а) 0 (нуль) за відсутності іншої інформації,

або

будь-яка інша необхідна інформація у зазначеній нижче послідовності у вигляді відповідного індикатора із зазначених нижче, за яким іде розділова коса риска та інформація, що включається до повідомлення:

STS/ Причини для надання особливого ОНР:

ALTRV - для польотів, що виконуються на зарезервованих висотах;

ATFMX - для польотів, які звільнені від застосування заходів ОППР відповідним повноважним органом;

FFR - протипожежні заходи;

FLTCK - льотна перевірка для калібрування навігаційних засобів;

HAZMAT - для польотів із небезпечним вантажем на борту;

HEAD - для польотів із статусом Глави держави;

HOSP - для медичного польоту, що задекларований відповідним повноважним органом;

HUM - для польоту із гуманітарною місією;

MARSA - для польоту, при якому забезпечення ешелонування військових ПС покладається на військовий орган;

MEDEVAC - для термінової евакуації у випадку критичного медичного стану;

NONRVSM - для не допущеного до RVSM ПС, яке має намір виконувати політ у ПП RVSM;

SAR - для польоту, що виконує завдання з пошуку і рятування;

STATE - для польотів ПС, які виконують завдання військового, митного або міліцейського призначення.

Інші причини для надання особливого ОПП повинні вказуватися після RMK/.

PBN/ Дескриптор щодо льотної придатності та експлуатаційного допуску до польотів за специфікаціями RNAV і/або RNP.

Індикатор може містити відповідну кількість дескрипторів із поданих нижче, але не більше 8 записів, тобто не більше 16 символів.

Дескриптор	СПЕЦИФІКАЦІЇ RNAV
A1	RNAV10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 всі дозволені сенсори
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS або IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 всі дозволені сенсори
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 всі дозволені сенсори
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
Дескриптор	СПЕЦИФІКАЦІЇ RNP
L1	RNP 4

O1	Базовий RNP 1 всі дозволені сенсори
O2	Базовий RNP 1GNSS
O3	Базовий RNP 1 DME/DME
O4	Базовий RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH з BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH з RF (вимагається спеціальний дозвіл)
T2	RNP AR APCH без RF (вимагається спеціальний дозвіл)

Комбінації буквено-цифрових символів, які не зазначені вище, вважають зарезервованими.

EUR/ Індикатор, що створений для внесення інформації, яка має операційне значення для європейського регіону.

Наприклад: EUR/PROTECTED.

PROTECTED ніколи не включаються у вихідні повідомлення IFPS. Тому органи ОПР не будуть отримувати повідомлення, які містять EUR/PROTECTED.

NAV/ Основні дані про навігаційне обладнання, відмінне від зазначеного у PBN/, згідно з вимогами відповідного повноважного органу ОПР.

Системи функціонального доповнення GNSS слід зазначати після цього індикатора із пробілом між двома і більше методами підсилення, наприклад, NAV/GBAS SBAS. У відповідних випадках також зазначається статус звільнення від вимог наявності бортового обладнання RNAV за допомогою дескриптора RNAVX або повідомляється, що це обладнання є несправним за допомогою RNAVINOP.

COM/ Зазначаються засоби або технічні можливості зв'язку, які не внесено до поля 10а. У відповідних випадках також зазначається статус звільнення від вимог наявності бортового радіобладнання, яке здатне працювати з розносом частот 8,33 кГц за допомогою дескриптора EXM833.

DAT/ Зазначаються засоби або технічні можливості передачі даних, які не внесено до поля 10а. У відповідних випадках також зазначається статус звільнення від вимог наявності бортового обладнання CPDLC за допомогою дескриптора CPDLCX.

SUR/ Зазначаються засоби або технічні можливості щодо виявлення ПС, які не внесено до поля 10b.

DEP/ Назва і місцезнаходження аеродрому вильоту, якщо до поля 13 занесено літери ZZZZ або орган ОПР, від якого може бути отримана додаткова інформація до плану польоту, якщо до поля 13 занесено AFIL.

Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, слід зазначати таким чином:

Спочатку після літер "N" (North) або "S" (South) вказують 4 цифри широти у градусах і десятках хвилин, за якими після літер "E" (East) або "W" (West) вказують 5 цифр довготи у градусах і десятках хвилин. Для досягнення встановленої кількості цифр необхідно використовувати нулі.

Наприклад: 4620N07805W (11 символів).

або

пеленг та відстань до найближчої основної точки, зазначені таким чином:

позначення основної точки, за яким вказується пеленг від точки у формі 3 цифр градусів магнітних, за якими трьома цифрами вказується відстань від точки у морських милях. Там, де використання відліку від магнітного напрямку північного меридіану не є доцільним (райони високих широт), за рішенням відповідного повноважного органу може бути використаний дійсний напрямок північного меридіана. Для досягнення встановленої кількості цифр за необхідності використовуються нулі, наприклад: точку із пеленгом 180° магнітних і на відстані 40 морських миль від VOR "LIV" необхідно записувати як LIV180040,

або

перша точка на маршруті (назва або широта/довгота) або маркерний радіомаяк, якщо ПС вилітає не з аеродрому.

DEST/ Назва і місцезнаходження аеродрому призначення, якщо до поля 16 внесено літери ZZZZ. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

DOF/ Дата вильоту у вигляді 6 цифр (YYMMDD, де YY - рік, MM - місяць, а DD - день).

У випадку переносу вильоту на наступну добу (тобто при переході через 00.00 годин) необхідно використовувати тільки повідомлення CHG. Використання для цього повідомлення DLA може призвести до некоректної обробки або непорозуміння щодо фактичної дати вильоту.

При потребі зміни елементів поля 18 за допомогою поля 22 необхідно подавати повну інформацію цього поля (а не тільки ті елементи, які підлягають зміні). Будь-які елементи, що будуть відсутні, будуть видалятися із вихідних повідомлень (саме таку логіку буде застосовувати система IFPS).

REG/ Національні знаки або загальні знаки, або реєстраційні знаки ПС, якщо вони відрізняються від позивного ПС, вказаного у полі 7.

EET/ Основні точки або визначники меж РПП і сумарний розрахунковий час польоту від злету до таких точок або меж РПП, якщо це визначається на підставі регіональних аеронавігаційних угод або відповідним повноважним органом ОНР.

Приклади:

EET/LIV0745 VCU0810;

EET/UKLV0204;

SEL/ SELCAL код для відповідно обладнаних ПС;

TYP/ Тип(и) ПС, перед яким(и), за необхідності, вказується кількість ПС без пробілу або з одним пробілом, якщо ZZZZ зазначено у полі 9.

Приклад: TYP/2F15, 5F5, 3B2.

CODE/ Адресний код ПС (подається у вигляді буквено-цифрового коду із шести шістнадцятирічних знаків), коли вимагається відповідним повноважним органом ОНР.

Приклад: "F00001" є найнижчим із адресних кодів, які містяться у спеціальному блоці, який контролюється ІКАО.

RVR/ Для всіх IFR/GAT польотів, які будуть частково або повністю виконуватися у межах IFPZ, рекомендується включати значення RVR цього польоту. Ця інформація може бути використана для планування потоків в умовах низької видимості.

IFP/ Використовується IFPS для попередження про наявність помилки у відповідному повідомленні. Детальна інформація наведена в документі Євроконтролю IFPS USERS MANUAL чинного видання.

DLE/ Затримка або очікування на маршруті. Зазначається основна точка(и) на маршруті, де запланована затримка, після якої(их) вказують тривалість затримки у годинах і хвилинах (4 цифри - гГХХ).

Приклад: DLE/IVF0030.

OPR/ Визначник ІКАО або назва експлуатанта ПС, якщо відрізняється від пізнавального індексу ПС, вказаного у полі типу 7.

ORGN/ AFTN адреса укладача з 8-ми літер або інші доречні контактні дані у випадку, коли укладача плану польоту ідентифікувати неможливо, відповідно до вимог повноважного органу ОПП.

У деяких регіонах індикатор ORGN/ і AFTN адреса укладача можуть вноситись автоматично центрами, які отримують плани польотів.

PER/ Технічні можливості ПС, що позначаються відповідною літерою із зазначених у Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I - Flight Procedures, якщо це вимагається відповідним повноважним органом ОПП.

ALTN/ Назва(и) запасного(их) аеродрому(ів) призначення, якщо до поля 16 внесено літери ZZZZ. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

RALT/ Чотирилітерний(і) індекс(и) ІКАО місцезнаходження запасного(их) маршрутного(их) аеродрому(ів) відповідно до документа ІКАО "Покажчики (індекси) місцезнаходження" (Doc 7910) або назва(и) запасного(их) маршрутного(их) аеродрому(ів), якщо такого індексу немає. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленгу і відстані від найближчої основної точки так, як це описано у індикаторі DEP/.

TALT/ Чотирилітерний(і) індекс(и) ІКАО місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) вильоту відповідно до документа ІКАО "Покажчики (індекси) місцезнаходження" (Doc 7910) або назва(и) запасного(их) аеродрому(ів) вильоту, якщо такого індексу немає. Місцезнаходження аеродромів, які не внесені до відповідних збірників AIP, зазначають за допомогою широти/довготи або пеленга і відстані від найближчої основної точки так, як це описано в індикаторі DEP/.

SRC/ Позначення джерела інформації у вигляді посилання на оригінальне повідомлення, на підставі якого було створено дане повідомлення, яке розповсюджується IFPS.

RIF/ Маршрут до зміненого аеродрому призначення, за яким вказується чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження аеродрому. Для прямування зміненим маршрутом необхідно отримати новий диспетчерський дозвіл.

Приклади:

RIF/DTA HEC KLAX;

RIF/ESP G94 CLA YPPH.

RMK/ Будь-які зауваження відкритим текстом, якщо це - вимога відповідного повноважного органу ОПП, або інформація вважається необхідною.

STAYINFOн/ Використовується для забезпечення інформації щодо відповідних індикаторів STAY у маршрутній частині.

STAYINFOн/ Застосовується тільки для польотів, які повністю виконуються у межах IFPZ.

RFP/ Replacement Flight Plan використовується у випадку подання зміненого маршруту перед вильотом (не більш ніж чотири години до ЕОВТ, вказаного у попередньо поданому плані).

Після RFP/ вказується літера Q і номер від 1 до 9 для позначення черговості даного маршруту.

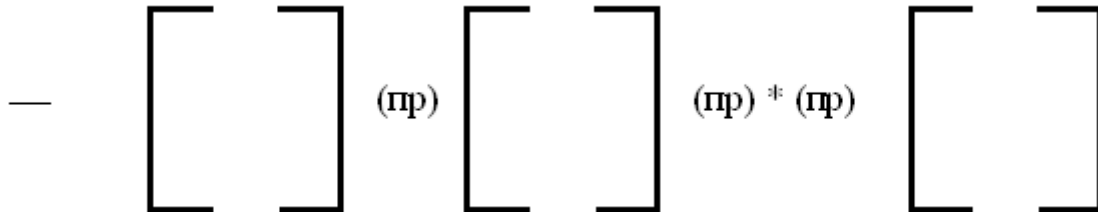
Детальна інформація наведена в документі Євроконтролю IFPS USERS MANUAL чинного видання.

AWR/ AIRCRAFT OPERATOR WHAT-IF RE-ROUTE (AOWIR) використовується для надання можливості експлуатанту ПС запросити зміну маршруту у плані польоту у системі CFMU за допомогою порталу NOP.

Детальна інформація щодо індикаторів наведена в документі Євроконтролю IFPS USERS MANUAL чинного видання.

7.9.12. Поле типу 19. Додаткова інформація

Формат:



* Необхідні додаткові елементи

Ключ поля типу 19

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
18	ALR	20
18	SPL)

Опис поля типу 19

Дане поле складається з додаткової інформації, що розташовується у вигляді серії елементів, відокремлених один від одного пропусками.

Можливі елементи та необхідна послідовність їх розміщення наводяться нижче:

ОДИН ДЕФІС

а) E/ з наступними 4 цифрами, що означають запас пального (максимальну тривалість польоту) у годинах і хвилинах;

б) P/ із наступними 1, 2, 3 цифрами, що означають загальне число осіб на борту, коли це вимога відповідного повноважного органу ОПР;

в) R/ із наступним позначенням одного або декількох із зазначених нижче елементів без пропуску між ними:

U - якщо забезпечується частота 243,0 МГц (ДВЧ);

V - якщо забезпечується частота 121,5 МГц (ДВЧ);

E - якщо є бортовий аварійний приводний радіомаяк (ELT);

г) S/ із наступним позначенням одного або декількох із зазначених елементів без пропуску між ними:

P - якщо на борту є полярне аварійно-рятувальне устаткування;

D - якщо на борту є аварійно-рятувальне устаткування, призначене для пустелі;

M - якщо на борту є морське аварійно-рятувальне устаткування;

J - якщо на борту є аварійно-рятувальне устаткування, призначене для джунглів;

г) J/ із наступним зазначенням одного або кількох із нижченаведених елементів без пропусків між ними:

L - якщо рятувальні жилети оснащені джерелами світла;

F - якщо жилети покриті флуоресцентною речовиною, потім пропуск, за яким йде:

U - якщо радіостанція на будь-якому з рятувальних жилетів може працювати в діапазоні ДВЧ на частоті 243,0 МГц;

V - якщо радіостанція на будь-якому з рятувальних жилетів може працювати в діапазоні ДВЧ на частоті 121,5 МГц;

д) D/ із наступним зазначенням через пропуски одного або кількох із нижченаведених елементів:

2 цифри, що вказують на кількість наявних рятувальних човнів;

3 цифри, що вказують на загальну місткість (кількість осіб, яких можна перевезти) усіх рятувальних човнів;

C, якщо рятувальні човни - закриті;

колір човнів (наприклад, RED);

е) A/ з наступним зазначенням через пропуски одного або кількох із зазначених елементів:

колір ПС;

пізнавальні маркувальні знаки (до них можуть належати реєстраційні знаки ПС);

є) N/ із наступним зазначенням відкритим текстом будь-якого іншого наявного на борту аварійно-рятувального устаткування і включенням будь-яких інших корисних приміток;

ж) C/ із наступним зазначенням прізвища командира ПС.

Приклад:

- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIMAK

Зміст:

Запас пального становить після зльоту 7 годин 20 хвилин; на борту перебуває 12 осіб; на борту є переносне радіоустаткування, що працює на частоті 121,5 МГц у діапазоні ДВЧ і 243 МГц у діапазоні ДВЧ; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла і покриті речовиною, що флуоресціює; на борту є два човни з оранжевими тентами загальною місткістю на 14 осіб; колір літака - сріблястий; прізвище командира - SIMAK.

7.9.13. Поле типу 20. Інформація для аварійного сповіщення з метою пошуку та рятування

Формат:

— [] (пр) [] (пр) * (пр) []

* Усього вісім елементів.

Ключ поля типу 20

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
19	ALR)

Опис поля типу 20

Дане поле складається з розташованих у встановленій послідовності елементів, розділених пропусками. Будь-яка відсутня інформація позначається словами "NIL" (немає) або "NOT KNOWN" (невідомо), а не просто пропускається.

ОДИН ДЕФІС

а) Позначення експлуатанта.

Прийнятий в ІКАО трилітерний індекс льотно-експлуатаційного агентства або, якщо він не присвоєний, - назва експлуатанта.

б) Орган, із яким останній раз устанавлювався зв'язок.

Група з 8 літер, що складається з прийнятого в ІКАО чотирилітерного індексу місцезнаходження і дволітерного індексу, що йде за ним, яка в цілому позначає орган ОПП, із яким останній раз устанавлювався двосторонній зв'язок, або, якщо ці індекси - відсутні, будь-який інший опис такого органу.

в) Час, коли останній раз устанавлювався двосторонній зв'язок.

4 цифри, що вказують час, коли останній раз устанавлювався двосторонній зв'язок.

г) Частота, на якій останній раз устанавлювався двосторонній зв'язок.

Необхідна кількість цифр, що означають частоту приймання/передавання, на якій останній раз устанавлювався зв'язок.

г) Останнє повідомлення про місцезнаходження.

Останнє повідомлення про місцезнаходження, зазначене з дотриманням одного з правил групування даних, наведених у пункті 7.7 цього розділу, та з наступним зазначенням часу польоту даного місця.

д) Метод визначення останнього відомого місцезнаходження.

За потреби - відкритим текстом.

е) Дії, ужиті органом, що передає УПР.

За потреби - відкритим текстом.

є) Інша інформація щодо події.

За потреби - відкритим текстом.

Приклад:

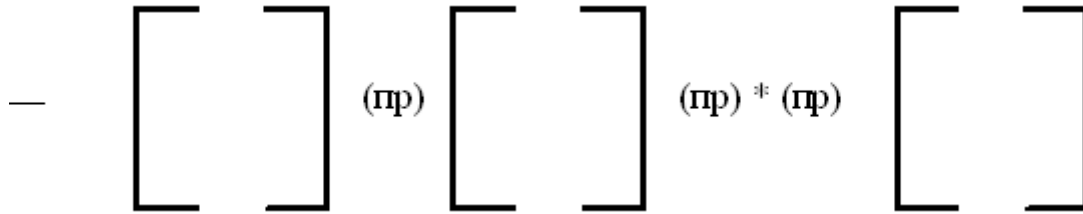
- USAF UKBBZAZX 1022 121,5 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS UKBB FIR ALERTED NIL.

Зміст:

Експлуатант - військово-повітряні сили США; останній раз ПС мало зв'язок із ДОП у Борисполі о 10.22 UTC на частоті 121,5 МГц; диспетчерський орган підходу в Борисполі направив аварійне сповіщення всім органам ОПП у межах РПІ Борисполя; інша інформація щодо даного польоту - відсутня.

7.9.14. Поле типу 21. Інформація про відмову радіозв'язку

Формат:



* Усього шість елементів.

Ключ поля типу 21

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
7	RCF)

Опис поля типу 21

Дане поле складається з таких розташованих у встановленій послідовності елементів, яким передує один дефіс і які розділені пропусками. Будь-яка відсутня інформація позначається словами "NIL" (немає) або "NOT KNOWN" (невідомо), а не просто пропускається.

ОДИН ДЕФІС

а) Час, коли останній раз встановлювався двосторонній зв'язок.

4 цифри, що вказують час, коли останній раз встановлювався двосторонній зв'язок із ПС.

б) Частота, на якій останній раз встановлювався зв'язок.

Необхідне число цифр, що позначають частоту прийому/передачі, на якій останній раз встановлювався двосторонній зв'язок із ПС.

в) Останнє повідомлене місцезнаходження.

Останнє повідомлене місцезнаходження, указане з дотриманням вимог одного з правил групування даних, наведених у пункті 7.7 цього розділу.

г) Час прольоту останнього повідомленого місцезнаходження.

4 цифри, що вказують час прольоту останнього повідомленого місцезнаходження.

г) Збережені можливості ведення зв'язку.

Літери, необхідні для визначення збережених на борту ПС можливостей ведення зв'язку, якщо це відомо; при цьому використовуються правила групування даних, передбачені для поля типу 10, або відкритий текст.

д) Будь-які необхідні нотатки.

За потреби - відкритим текстом.

Приклад:

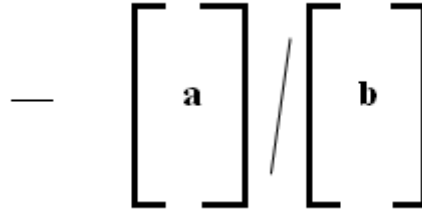
- 1232 121,3 NDB ZL 1229 TRANSMITTING ONLY 126,7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR.

Зміст:

Останній раз із ПС встановлювався зв'язок о 12.32 UTC на частоті 121,3 МГц; останнє повідомлене місцезнаходження - окрема привідна радіостанція Золочів о 12.29 UTC; можливості для підтримки зв'язку, що залишилися: остання передача велася на частоті 126.7 МГц; повідомлення про проліт пункту Золочів підтверджено спостереженням за допомогою радіолокатора.

7.9.15. Поле типу 22. Зміна

Формат:



Ключ поля типу 22

Попередній тип поля або символ	Даний тип поля використовується в	Наступний тип поля або символ
18	CHG	*22 або)

* Указує на можливість додавання нових полів даного типу.

Опис поля типу 22

ОДИН ДЕФІС

а) Показчик поля.

Одна або дві цифри, що означають номер типу поля, до якого вносяться зміни.

РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

б) Змінені дані.

Повні дані із змінами зазначеного в "а" поля, розташовані за схемою, установленною для цього поля.

Приклади:

а) - 8/I-9/V757/M;

б) - 9/V757/M.

Зміст:

а) заноситься виправлення в поле типу 8 відповідного повідомлення щодо наданого плану - політ виконується за ППП; заноситься виправлення в поле 9 відповідно до наданого плану польоту, змінюється тип ПС на "Боїнг-757", категорія турбулентності сліду - середня;

б) заноситься виправлення в поле 9 відповідно до наданого плану польоту, змінюється тип ПС на "Боїнг-757", категорія турбулентності сліду - середня.

За потреби зміни елементів поля 18 за допомогою поля 22 необхідно подавати повну інформацію цього поля (а не тільки ті елементи, які підлягають зміні). Будь-які елементи, що будуть відсутні, видалятимуться із вихідних повідомлень (логіка спрацювання системи IFPS).

VIII. Зразки повідомлень ОПР

8.1. Зміст:

Категорія повідомлення	Тип повідомлення	Індекс типу повідомлення	Підпункт
------------------------	------------------	--------------------------	----------

Аварійна стадія	Аварійне сповіщення	ALR	8.2.1.
	Відмова радіозв'язку	RCF	8.2.2.
Поданий план польоту і пов'язані з ним поновлені дані	Поданий план польоту	FPL	8.3.1.
	Зміна	CHG	8.3.2.
	Скасування	CNL	8.3.3.
	Затримка	DLA	8.3.4.
	Виліт	DEP	8.3.5.
	Прибуття	ARR	8.3.6.
Додаткові	Запит плану польоту	RQP	8.5.1.
	Запит додаткового плану польоту	RQS	8.5.2.
	Додатковий план польоту	SPL	8.5.3.

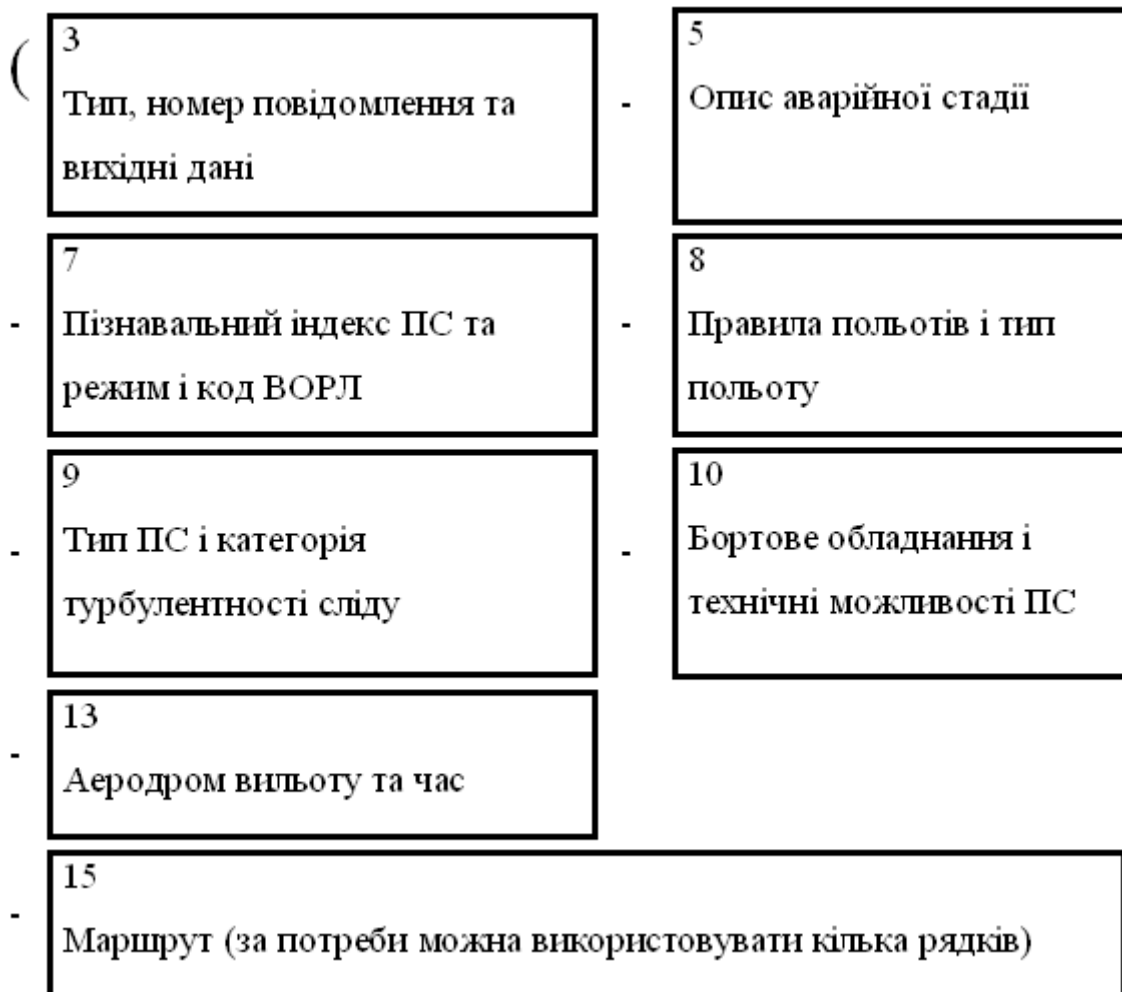
Наводиться лише інформація ОПР, тобто у повідомленнях AFTN дається тільки текст AFTN.

Номери на структурних діаграмах відповідають номерам типів полів, що використовуються у розділі VII цих Правил.

8.2. Аварійні повідомлення

8.2.1. Повідомлення щодо аварійного сповіщення - Alarm (ALR)

Структура:



16

- Аеродром призначення і загальний розрахунковий закінчений час, запасний аеродром(и) призначення

18

- Інша інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)

19

- Додаткова інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)

20

- Інша інформація для аварійного сповіщення з метою пошуку та рятування (за потреби можна використовувати кілька рядків)

)

Нижче наведено приклад повідомлення щодо аварійного сповіщення і стадії непевності, переданого диспетчерським органом підходу в Борисполі центру в Одесі та іншим органам ОПР відповідно до польоту з Борисполя до Сімферополя:

(ALR-INCERFA/UKBBZAZX/OVERDUE

- FOX236/A3624-IM

- C141/H-S/C

- UKBB1020

- N0430F220

- UKFF0200 UKOO

- REG/A43213 EET/UKOV0030 UKFV0133 OPR/USAF RMK/NO

POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 12 MINUTES

- E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAN

- USAF UKBBZAZX 1022 121,5 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS UKBB FIR ALERTED NIL).

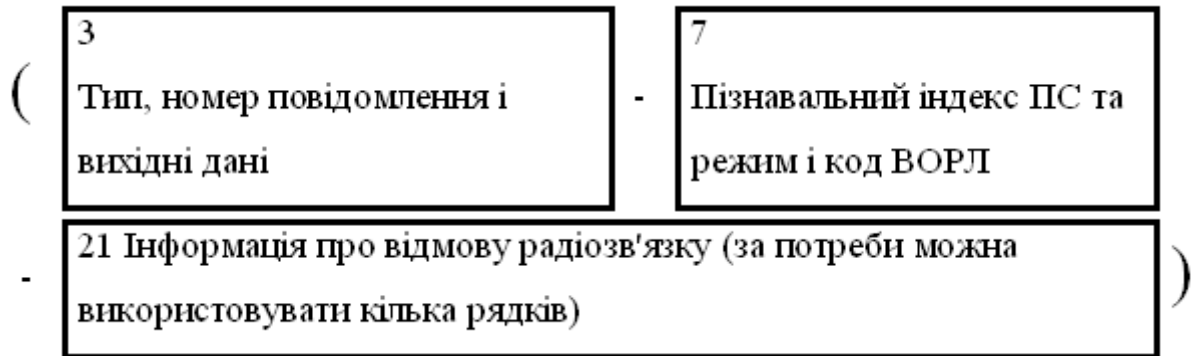
Зміст:

Повідомлення щодо аварійної стадії - стадія непевності - надіслано Борисполем у зв'язку з відсутністю повідомлень про місцезнаходження і втратою радіозв'язку через дванадцять хвилин після вильоту; пізнавальний індекс ПС - FOX236; політ за ППП, військовий рейс; категорія турбулентності сліду - "важке", обладнане стандартним устаткуванням зв'язку, навігаційним обладнанням і обладнанням заходження на посадку для даного маршруту; прийомовідповідач ВОРЛ із режимами А (4096 кодів) і С, останній присвоєний код 3624; вилетів із Борисполя о 10.20 UTC; крейсерська швидкість - 430 вузлів, ешелон - ЕП 220; аеродром призначення - Сімферополь, загальний розрахунковий закінчений час - 2 години, запасний аеродром призначення - Одеса; загальний розрахунковий закінчений час для межі РПІ Одеси і Сімферополя становить відповідно 30 хвилин і 1 годину 33 хвилини; реєстраційний знак ПС - А42213, ПС належить військово-повітряним силам (далі - ВПС) США; останнє повідомлення

про місцезнаходження надійшло через 12 хвилин після вильоту, запас пального становить після зльоту 7 годин 20 хвилин; на борту перебуває 12 осіб; на борту є переносне радіоустаткування, що працює на частоті 121,5 МГц у діапазоні ДВЧ і 243 МГц у діапазоні ДВЧ; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла і покриті речовиною, що флуоресціює; на борту є два човни з оранжевими тентами загальною місткістю на 14 осіб; колір літака - сріблястий; прізвище командира - SIGGAN; експлуатант - ВПС США; останній раз ПС мало зв'язок із ДОП у Борисполі о 10.22 UTC на частоті 121,5 МГц, коли пілот доповів про місцезнаходження над ОПС GN; диспетчерський орган підходу в Борисполі направив аварійне сповіщення всім органам ОНР у межах РПП Борисполя; інша інформація щодо даного польоту - відсутня.

8.2.2. Повідомлення щодо відмови радіозв'язку - Radio Communication Failure (RCF)

Структура:



Нижче наводиться приклад повідомлення, направлено з Львова до Борисполя, яке містить призначену для Бориспільського центру інформацію стосовно відмови радіозв'язку на ПС, яке одержало дозвіл на політ у Бориспіль. Із відповідного плану видно, що ПС не обладнано прийомовідповідачем ВОРЛ:

(RCF-GAGAB-1232 121,3 NDB ZL 1229 TRANSMITTING ONLY 126,7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR).

Зміст:

Повідомлення щодо відмови радіозв'язку; пізнавальний індекс ПС GAGAB; код ВОРЛ не присвоєний; останній раз виходило на зв'язок із Львівським центром о 12.32 UTC на частоті 121,3 МГц; останнє повідомлене місцезнаходження - привід Золочів о 12.29 UTC; можливості для підтримки зв'язку, що залишилися: остання передача велася на частоті 126,7 МГц; повідомлення про проліт пункту Золочів підтверджено спостереженням за допомогою радіолокатора.

8.3. Повідомлення щодо поданого плану польоту і пов'язаних із ним поновлених даних

8.3.1. Повідомлення щодо поданого плану польоту - Flight Plan (FPL)

Структура:

3 Тип, номер повідомлення та вихідні дані	7 Пізнавальний індекс ПС та режим і код ВОРЛ	8 Правила польотів і тип польоту
9 Тип ПС і категорія турбулентності сліду	10 Бортове обладнання і технічні можливості ПС	
13 Аеродром вильоту та час		
15 Маршрут (за потреби можна використовувати кілька рядків)		
16 Аеродром призначення й загальний розрахунковий закінчений час, запасний аеродром(и) призначення		
18 Інша інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)		

Нижче наводиться приклад повідомлення щодо поданого плану польоту, переданого аеропортом Бориспіль до центру у Львові. Це повідомлення може бути також направлено центру в Києві або передано цьому центру каналами мовного зв'язку:

(FPL-ACA101-IS

- B773/H-CHOV/C

- UKBB1400

- N0450F350 A137 KEDUB W511 KR R22 DIDUR B490

- UKLL0055 UKLI

- EET/UKLV0030 SEL/FJEL DOF/000607).

Зміст:

Повідомлення щодо поданого плану польоту; пізнавальний індекс ПС - ACA101; політ за ППП, регулярний; ПС "Боїнг 777-300", категорія турбулентності сліду - "важке", оснащене Logan C, HF RTF, VOR, VHF, RTF, прийомовідповідачем ВОРЛ із режимами А (4096 кодів) і С, аеродром вильоту - Бориспіль, розрахунковий час прибирання колодок - 14.00 UTC; крейсерська швидкість і ЕП відповідно - 450 вузлів й ЕП - 350; ПС прямуватиме повітряними трасами А137 до точки KEDUB, W511 до точки KR, R22 до точки DIDUR, B490 до аеропорту призначення Львів; загальний розрахунковий закінчений час становить 00 годин 55 хвилин; запасний

аеродром призначення - Івано-Франківськ; командир надав такі дані про сумарний розрахунковий час польоту основних точок маршруту: 30 хвилин для межі РПІ Львів; код системи виборчого виклику (SELCAL) FJEL; DOF (дата виконання польоту): рік, місяць, число.

8.3.2. Повідомлення щодо зміни - Change (CHG)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо зміни плану польоту переданого одним із центрів сусідньому центру АС УПР:

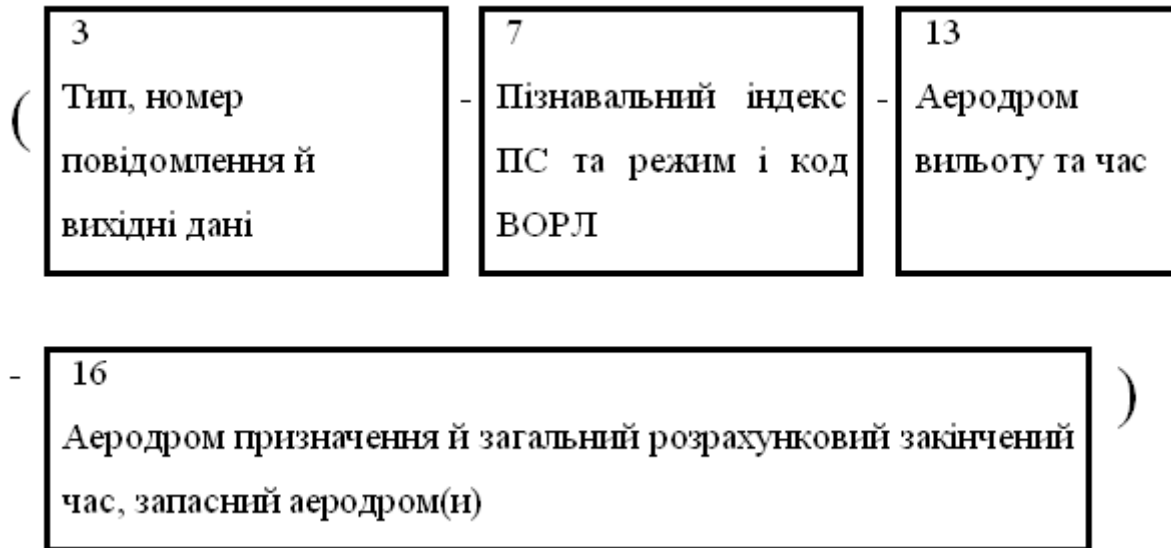
(CHG-UKR5365-UKOO0850-UKBB-DOF/121122-9/A320/M).

Зміст:

Повідомлення щодо зміни; пізнавальний індекс ПС - UKR5365, політ виконується за маршрутом Одеса EOBT0850 - Бориспіль; дата вильоту - 22 листопада 2012 року, поле типу 9 відповідного повідомлення щодо наданого плану польоту виправляється на тип ПС А320, категорія турбулентності - середнє.

8.3.3. Повідомлення щодо анулювання плану польоту - Cancel (CNL)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо анулювання плану польоту, переданого органом ОПР усім адресатам, раніше переданого цим органом повідомлення щодо наданого плану польоту:

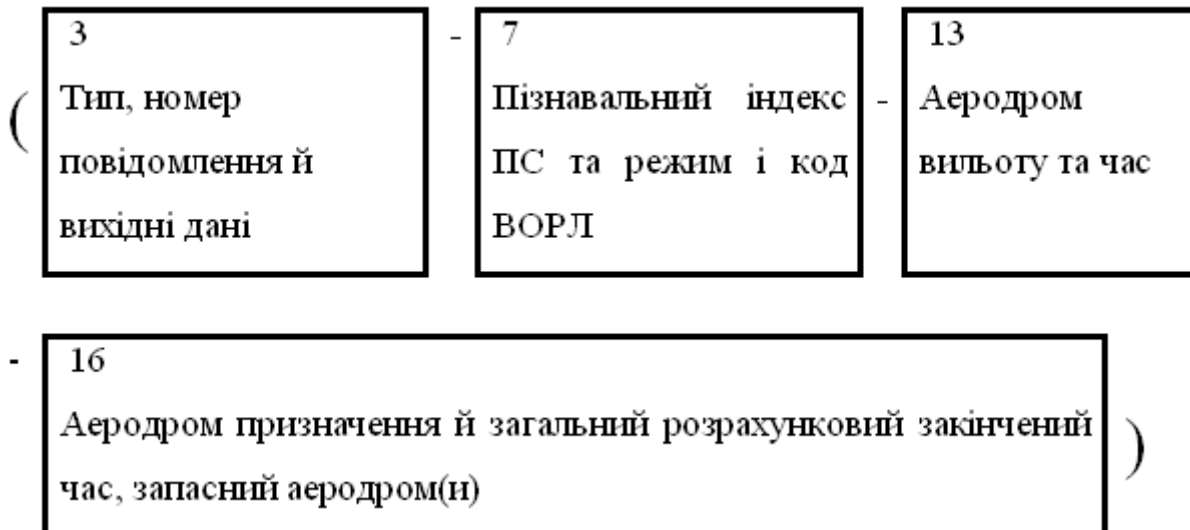
(CNL-UKR5365-UKFF1000-UKLL- DOF/121222).

Зміст:

Повідомлення щодо анулювання плану польоту; анулюйте план польоту ПС, що має пізнавальний індекс UKR5365; політ планувався з Сімферополя EOBT1000 до Львова, дата вильоту - 22 грудня 2012 року.

8.3.4. Повідомлення щодо затримки - Delay (DLA)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо затримки, переданого аеродромом вильоту або головним органом, що забезпечує зв'язок аеродрому вильоту, кожному адресату повідомлення щодо наданого плану польоту:

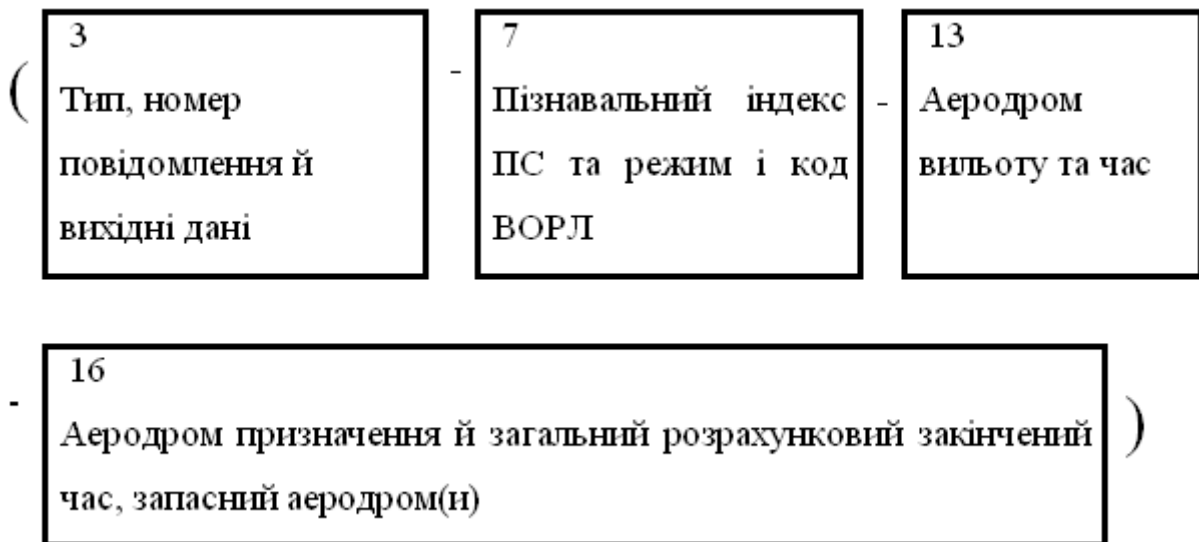
(DLA-UKR5161-UKBB1000-UKOO- DOF/121221).

Зміст:

Повідомлення щодо затримки; пізнавальний індекс ПС - UKR5161; переглянутий розрахунковий час прибирання колодок в аеропорту Бориспіль - 10.00 UTC; пункт призначення - Одеса, дата вильоту - 21 грудня 2012 року.

8.3.5. Повідомлення щодо вильоту - Departure (DEP)

Структура:



Приклад:

Нижче наведено приклад повідомлення щодо вильоту, переданого аеродромом вильоту або головним органом, що забезпечує зв'язок аеродрому вильоту, кожному адресату повідомлення щодо наданого плану польоту.

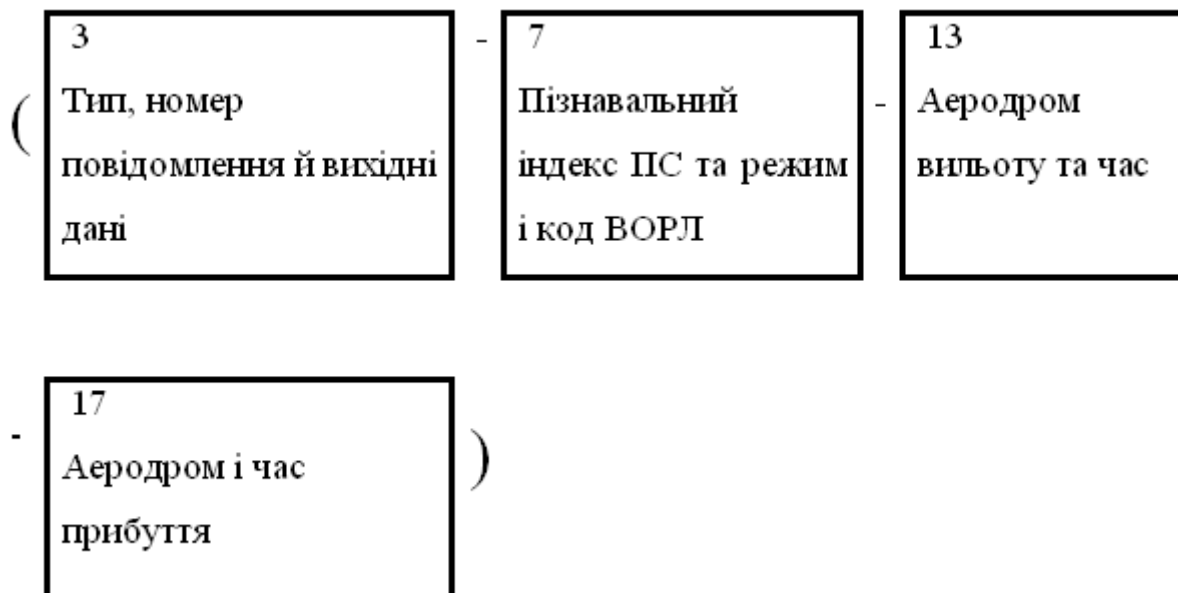
(DEP-UKR5365-UKFF1002-UKLL- DOF/121221).

Зміст:

Повідомлення щодо вильоту; пізнавальний індекс ПС - UKR5365; фактичний час вильоту із Сімферополя - 10.02 UTC, пункт призначення - Львів, дата вильоту - 21 грудня 2012 року.

8.3.6. Повідомлення щодо прибуття - Arrival (ARR)

Структура:



Нижче наведено приклади повідомлення щодо прибуття:

а) повідомлення щодо прибуття, переданого з аеродрому прибуття (призначення):

(ARR-UKR5365-UKFF-UKLL1133);

б) повідомлення щодо прибуття, переданого в результаті прибуття на запасний аеродром:

(ARR-UKR5365-UKFF-UKLL-UKBB1115) RMK/DUE TO WEATHER.

Зміст:

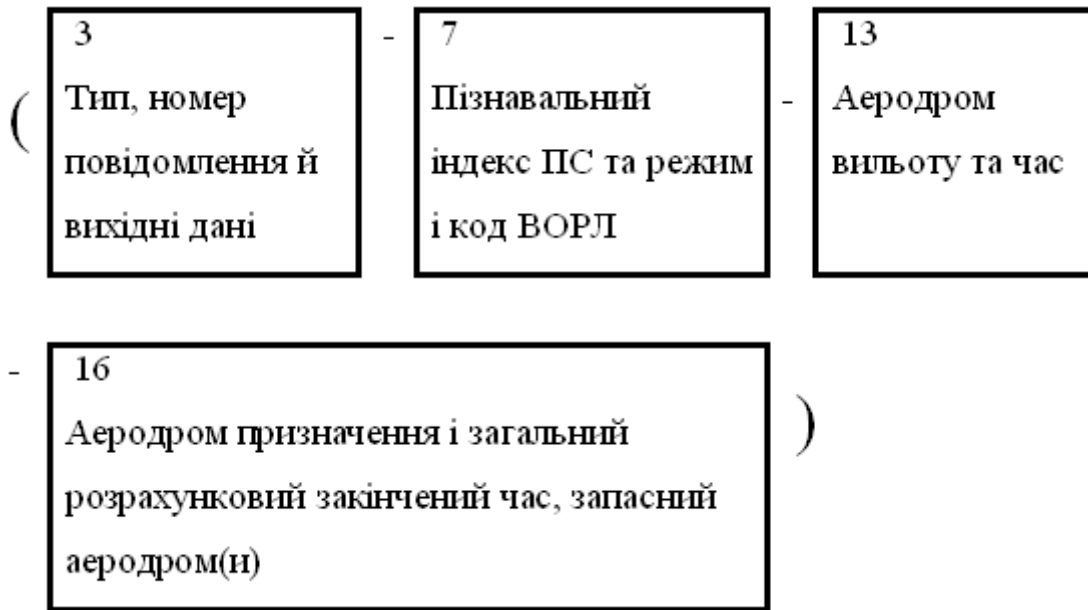
а) повідомлення щодо прибуття; пізнавальний індекс ПС - UKR5365; пункт вильоту - Сімферополь; ПС здійснило посадку у Львові об 11.33 UTC;

б) повідомлення щодо прибуття; пізнавальний індекс ПС - UKR5365; пункт вильоту - Сімферополь; пункт призначення - Львів; ПС здійснило посадку в Борисполі об 11.15 UTC; причина посадки на запасний аеродром - погодні умови.

8.4. Додаткові повідомлення

8.4.1. Повідомлення щодо запиту плану польоту - Request Flight Plan Message (RQP)

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо запиту плану польоту, направленою одним центром суміжному центру після одержання повідомлення щодо розрахункових даних, стосовно яких раніше не було отримано відповідного повідомлення щодо наданого плану польоту:

(RQP-UKR5365-UKBB-UKOO-0).

Зміст:

Повідомлення щодо запиту плану польоту; пізнавальний індекс ПС - UKR5365; ПС вилетіло з Борисполя; пункт призначення - Одеса, інша інформація - відсутня.

8.4.2. Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту - Request supplementary flight plan (RQS) message

Структура:



Нижче наведено приклад повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту, переданого органом ОНР іншому органу ОНР, який обслуговує аеродром вильоту. Орган ОНР робить запит стосовно інформації, яка передбачена формою плану польоту, але не була передана в повідомленнях щодо наданого або поточного плану польоту:

(RQS-UKR5365/A4046-UKBB-UKFF-0).

Зміст:

Повідомлення щодо запиту додаткового плану польоту; пізнавальний індекс ПС - UKR5365, код ВОРЛ - 4046, працює в режимі А; аеродром вильоту - Бориспіль; аеродром призначення - Сімферополь, інша інформація - відсутня.

8.4.3. Повідомлення щодо додаткового плану польоту - Supplementary Flight Plan (SPL) Message

Структура:

3	7	13
Тип, номер повідомлення й вихідні дані	Пізнавальний індекс ПС та режим і код ВОРЛ	Аеродром вильоту та час
-		
16		
Аеродром призначення й загальний розрахунковий закінчений час, запасний аеродром(и)		
-		
18		
Інша інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)		
-		
19		
Додаткова інформація (за потреби можна використовувати кілька рядків)		

Нижче наведено приклад повідомлення щодо додаткового плану польоту, переданого аеродромом вильоту ПС органу ОПР, який запросив додаткову інформацію, яка передбачена формою бланка плану польоту, але не була передана в повідомленнях щодо поданого або поточного плану польоту:

(SPL- UKR5365-UKBB0920-UKFF0200 UKOO-REG/47611 RMK/CHARTER-E0440 P/39 R/V J/L A/BLUE C/MARCHUK).

Зміст:

Повідомлення щодо додаткового плану польоту; пізнавальний індекс ПС - UKR5365, ВОРЛ - відсутній; час вильоту з Борисполя - 09.20 UTC; пункт призначення - Сімферополь, загальний розрахунковий минулий час - 2 години; запасний аеродром - Одеса; реєстраційний знак ПС - 47611, чартерний рейс; запас пального - на 4 години 40 хвилин після вильоту; на борту перебуває 39 осіб; на борту є портативна радіостанція, яка працює на міжнародній аварійній частоті 121,5 МГц; на борту є рятувальні жилети, оснащені джерелами світла; колір ПС - блакитний; прізвище командира - Марчук.

8.5. Операційні повідомлення IFPS - IFPS Operational reply messages (ORMs)

Операційні повідомлення IFPS мають тільки формат ADEXP.

8.5.1. Повідомлення АСК

Повідомлення АСК застосовується для того, щоб сповістити відправнику про успішну обробку надісланого повідомлення.

Повідомлення АСК надсилається відправнику та/або експлуатанту, коли отримане повідомлення було успішно оброблено автоматично або вручну оператором IFPS. Якщо отримане повідомлення було оброблено вручну, тоді повідомленню АСК буде передувати

повідомлення MAN.

Автоматична обробка в системі IFPS не означає, що повідомлення FPL приймається до системи IFPS без змін. IFPS буде, наприклад, автоматично вставляти оптимальний маршрут між двома точками, якщо такий маршрут не вказано в отриманому повідомленні. Для того, щоб розрізнити автоматичну обробку без доповнень із боку IFPS та автоматичну обробку зі змінами, застосовуються два різних формати повідомлень АСК: "Short АСК" та "Long АСК".

Приклад повідомлення "Long АСК"

- TITLE АСК підтвердження успішної обробки;
- MSGTYP FPL тип надісланого повідомлення;
- IFPLID AA00000102 номер у базі даних системи IFPS;
- ORIGINDT 9710010200 час отримання надісланого повідомлення вказано як рік, місяць, день та час;
- EXTADDR-NUM кількість додаткових адрес, які були надіслані до IFPS, у полі додаткових адрес "AD";
- MSGTXT остаточне повідомлення в форматі ІКАО, як воно було прийнято системою IFPS;

(FPL-USA781-IS

- B767/H-SDHIWYX/C
- EDDF0935
- N0464F350 KIR G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR166 CAN UG4 LIZAD/M080F350 UR40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATO VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT NK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
- KPIT0850 KCLE
- EET/EBUR0017 LFFF0023 EGT0118 EGGX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SELBFDP RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE.ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001).

Приклад повідомлення "Short АСК":

- TITLE АСК підтвердження успішної обробки;
- MSGTYP FPL тип надісланого повідомлення;
- IFPLID AA00000102 номер у базі даних системи IFPS;
- ORIGINDT 9710010200 час отримання надісланого повідомлення вказано як рік, місяць, день та час;

- EXTADDR -NUM 009 кількість додаткових адрес, які були надіслані до IFPS у полі додаткових адрес "AD"; максимальна кількість додаткових адрес дорівнює 9;
- BEGIN MSGSUM ключові поля повідомлення у форматі ADEXP;
- ARCID USA781
- ADEP EDDF
- ADES KPIT
- EOBT 0935
- EOBD 971001
- ORGN PITIUS
- END MSGSUM.

8.5.2. Повідомлення MAN

MAN використовується для того, щоб сповістити відправнику про те, що у надісланому повідомленні виявлено помилки та що це повідомлення направлено на ручну обробку.

За повідомленням MAN надсилається після деякої затримки, потрібної для ручної обробки, або АСК - якщо після корекції оператором IFPS план польоту було успішно оброблено, або повідомлення REJ. REJ використовується для того, щоб сповістити відправника про те, що надіслане повідомлення не може бути успішно оброблено ні автоматично, ні при ручній обробці.

Приклад повідомлення MAN:

- TITLE MAN
- MSGTYPIFPL
- ORIGINDT 9710010200
- BEGIN MSGSUM
- ARCID USA781
- ADEPEDDF
- ADES KPIT
- EOBT 0935
- EOBD 971001
- ORGN PITIUS
- END MSGSUM.

8.5.3. Повідомлення REJ

Кожне REJ містить перелік полів помилок (не більше 10), де вільним текстом називається характер помилок.

Отримання REJ вказує на те, що повідомлення, на яке воно прийшло, було відхилено системою IFPS. REJ не зберігається в системі IFPS.

Відправники повідомлення повинні завжди реагувати на отримання REJ шляхом зміни/ виправлення надісланого повідомлення та повторного його відправлення до IFPS.

Приклад повідомлення REJ:

- TITLE REJ
 - MSGTYP IFPL
 - ORIGINDT 9710010200
 - ERROR ROUTE: NO KNOWN DEPARTURE PROCEDURE BETWEEN EDDF AND RUWER
 - OLDMSG
 (FPL-USA781-IS
 - B767/H-SDHIWYX/C
 - EDDF0935
 - N0464F350 KIR G104 RUWER UZ912 REM UR9 EVX UR166 CAN UG4 UZAD/M080F350 UR40 GAPLI UN513 GIPER UN514 51N015W NATD VIXUN/N0468F370 N114C ALLEX DCT ENE DCT CTR DCT NK/N0475F280 DCT KONJE J190 SLT/N0441F220 GRACE1
 - KPIT0850 KCLE
 - EET/EBUR0017 LFFF0023 EGTT0118 EGGX0138 51N015W0217 20W0243 CZQX0332 40W0424 50W0520 CZQM0616 KZBW0711 RIF/ENE J55 BOS KBOS REG/N64US SELBFDP
 RMK/ETOPS 120MIN/850NM RULE ENRTE ALTNS LPPT LPLA CYQX DOF/971001).

8.6. Повідомлення щодо організації потоків повітряного руху

8.6.1. Повідомлення, які надсилаються CFMU до органів ОІР та експлуатантів.

Повідомлення про призначення слоту - Slot Allocation Message (SAM) (1).

SAM призначене для того, щоб поінформувати експлуатанта і органи ОІР про призначення слоту унаслідок того, що до рейсу застосовуються заходи ОІРР.

Приклад:

- TITLE SAM	тип повідомлення;
- ARCID ABC123	номер рейсу;
- ADEP EGLL	аеродром вильоту;
- ADES LMML	аеродром посадки;
- EOBD 000623	розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945	розрахунковий час прибирання колодок;
- CTOT 1030	розрахований час зльоту;
- REGUL UZZU11	позначення регулювання - UZZU11;
- TAXITIME 0020	час руління - 20 хвилин;
- REGCAUSE WA 84	причина регулювання.

Експлуатанти та органи ОПП повинні дотримуватися розрахованого часу зльоту (СТОТ), який указаний у повідомленні SAM.

Повідомлення про перегляд слоту - Slot Revision Message (SRM) (2).

SRM призначене для того, щоб поінформувати експлуатанта і органи ОПП про призначення переглянутого розрахованого часу зльоту (NEWСТОТ).

Приклад:

- TITLE SRM тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- IOBD 000622 первинна дата польоту;
- IOBT 2350 первинний розрахунковий час прибирання колодок;
- EOBD 000623 переглянута дата польоту;
- EOBT 0020 переглянутий розрахунковий час прибирання колодок;
- NEWСТОТ 0050 переглянутий розрахований час зльоту;
- REGUL UZZU11 позначення регулювання;
- TAXITIME 0020 час руління;
- REGCAUSE WA 84 причина регулювання.

Експлуатанти та органи ОПП повинні дотримуватися NEWСТОТ, який указаний в повідомленні SRM.

Повідомлення про відміну слоту - Slot Cancellation Message (SLC) (3).

SLC призначене для доведення до експлуатанта і органів ОПП інформації про те, що рейс, який раніше отримав слот, більше не є об'єктом заходів ОППР.

Приклад:

- TITLE SLC тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;

- REASON VOID причина відміни слоту;
- COMMENT FLIGHT CANCELLED коментар (у цьому випадку слот відмінено через відміну польоту);
- TAXITIME 0020 час руління.

Якщо після отримання SLC фактичне ЕОВТ відрізняється від ЕОВТ, яке було вказане в оригінальному FPL, більше ніж на 15 хвилин, то експлуатант або орган ОПР повинен поновити ЕОВТ через відправлення DLA або CHG.

Повідомлення про пропозицію покращання слоту - Slot Improvement Proposal Message (SIP) (4).

SIP призначене для доведення до експлуатанта пропозиції поліпшити слот, пропонуючи новий розрахований час зльоту (NEWCTOT).

Приклад:

- TITLE SIP тип повідомлення;
- ARCID ABCI23 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- CTOT 1030 розрахований час зльоту;
- NEWCTOT1010 запропонований поліпшений розрахований час зльоту;
- RESPBY 0930 час, до якого має бути надана відповідь;
- REGUL UZZU11 позначення регулювання;
- TAXITIME 0020 час руління.

У разі якщо CFMU має можливість суттєво покращити СТОТ, то він пропонує таке покращання, використовуючи SIP. Після отримання SIP експлуатант або орган ОПР до часу, указанного як RESPBY, повинен:

у випадку погодження із запропонованим NEWCTOT відправити SPA до CFMU;

у випадку непогодження із запропонованим NEWCTOT відправити SRJ до CFMU.

Якщо експлуатант або орган ОПР не відправить до CFMU ніякої відповіді на отриманий SIP до часу RESPBY, то в силі залишається попередній СТОТ, який був розрахований до отримання SIP.

Повідомлення про тимчасове призупинення польоту FLS (5).

FLS призначене для доведення до експлуатанта і органу ОПП інформації про те, що відправлення рейсу призупинено і вказується причина або вимога для поновлення відправлення польоту.

Приклад 1:

Політ призупинено внаслідок надання експлуатантом повідомлення SMM:

- TITLE FLS тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- COMMENT SMM RECEIVED коментар;
- TAXITIME 0020 час руління.

Після отримання FLS експлуатант або орган ОПП повинен підтвердити виконання польоту та поновити EOBT за допомогою відправлення DLA або CHG.

Приклад 2:

Політ призупинено та вказуються вимоги до RVR:

- TITLE FLS тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- RVR 350 вимоги до RVR;
- RESPBY 0855 час, до якого має бути надана відповідь;
- COMMENT RVR CRITERIA NOT MET коментар;
- TAXITIME 0020 час руління.

Після отримання FLS експлуатант або орган ОПП повинен підтвердити виконання польоту та до часу RESPBY відправити FCM, вказавши RVR для цього польоту.

Приклад 3:

Політ призупинено через те, що ПС, яке повинно було злетіти, не злетіло в очікуваний час + 30 хвилин (EOBT + 30):

- TITLE FLS тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- COMMENT NOT REPORTED AS AIRBORNE коментар;
- TAXITIME 0020 час руління.

Після отримання FLS експлуатант або орган ОПП повинен підтвердити виконання польоту та поновити EOBT шляхом надання DLA або CHG, а АДВ не повинна видавати дозволу на запуск двигунів до отримання SAM або DES від CFMU.

Приклад 4:

Політ призупинено в разі закриття аеродрому на довгий період:

- TITLE FLS тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- COMMENT CLOSURE коментар;
- TAXITIME 0020 час руління.

Після отримання FLS, у зв'язку із закриттям аеродрому на довгий період, CFMU доведе до відома про цей випадок експлуатанта та органи ОПП через АІМ. Експлуатант або орган ОПП повинен підтвердити виконання польоту через відправлення FCM або поновити EOBT шляхом відправлення DLA або CHG. АДВ не повинна видавати дозволу на запуск двигунів до отримання SAM або DES від CFMU.

Повідомлення про пропозицію щодо зміни маршруту - Rerouting Proposal Message (RRP) (6).

RRP призначене для доведення до експлуатанта пропозиції здійснити процедуру зміни маршруту, щоб скоротити затримку, яка виникла внаслідок призначення СТОТ.

Приклад 1:

Пропонується змінити маршрут із вказівкою нового маршруту і передбачуваного розрахованого часу зльоту (NEWCTOT):

- TITLE RRP тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок;
- ORGRTE MID UA1 RBT UG32 маршрут, указаний у плані польоту;
TOP UA1 ELB UA12 PAL UA18
EKOLA A18 MLQ
- CTOT 1230 розрахований час зльоту;
- RRTEREF EGLLLMML1 позначення запропонованої зміни маршруту;
- NEWRTE MID UA1 RBT UG32 новий маршрут;
BAJKO UA21 NIZ UA2 AJO UA9
CAR UB21 PANTA B21 MLQ
- NEWCTOT 1105 новий розрахований час зльоту;
- RESPBY 0900 час, до якого має бути надана відповідь;
- TAXITIME 0020 час руління.

Приклад 2:

Пропонується змінити маршрут із зазначенням нового маршруту, де не застосовується регулювання:

- TITLE RRP тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок;

- ORGRTE MID UA1 RBT UG32 маршрут, указаний у плані польоту;
TOP UA1 ELB UA12 PAL UA18
EKOLA A1 8 MLQ
- CTOT 1230 розрахований час зльоту;
- RRTEREF EGLLLMML2 позначення запропонованої зміни маршруту;
- NEWRTE MID UA1 RBT UG32 новий маршрут;
BAJKO UA21 NIZ UA2 AJO UA9
CAR UB21 PANTA B21 MLQ
- RESPBY 0900 час, до якого має бути надана відповідь;
- REASON OUTREG причина;
- TAXITIME 0020 час руління.

Приклад 3:

Якщо рейсу ще не призначено CTOT, але відомо, що коли застосувати процедуру зміни маршруту, то при призначенні CTOT він буде кращим:

- TITLE RRP тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок;
- ORGRTE MID UA1 RBT UG32 маршрут, указаний у плані польоту;
TOP UA1 ELB UA12 PAL UA18
EKOLAA18MLQ
- PTOT 1230 заздалегідь розрахований час зльоту;
- RRTEREF EGLLLMML1 позначення запропонованої зміни маршруту;
- NEWRTE MID UA1 RBT UG32 новий маршрут;
BAJKO UA21 NIZ UA2 AJO UA9
CAR UB21 PANTA B21 MLQ
- NEWPTOT 1100 новий, заздалегідь розрахований час зльоту;
- RESPBY 0730 час, до якого повинна бути надана відповідь;
- TAXITIME 0020 час руління.

Приклад 4:

Якщо рейсу ще не призначено СТОТ, але відомо, що при застосуванні процедури зміни маршруту врегулювання застосовуватися не будуть:

- TITLE RRP тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок;
- ORGRTE MID UA1 RBT UG32 маршрут, указаний у плані польоту;
TOPUA1 ELBUA12PALUA18
EKOLAA18MLQ
- PTOT 1230 заздалегідь розрахований час зльоту;
- RRTEREF EGLLLMML1 позначення запропонованої зміни маршруту;
- NEWRTE MID A1 BOGNA новий маршрут;
UA21 RBTUG32TOPUA1 ELB
UA12 UA18 EKOLA A18
MLGDCTMLQ
- RESPBY 0730 час, до якого має бути надана відповідь;
- REASON OUTREG причина;
- TAXITIME 0020 час руління.

Якщо CFMU має можливість суттєво покращити СТОТ внаслідок зміни маршруту польоту, то він пропонує таке покращання, використовуючи RRP. Після отримання повідомлення RRP експлуатант до часу, вказаного як RESPBY, повинен:

у випадку погодження із запропонованим NEWRTE направити CHG до CFMU;

у випадку непогодження із запропонованим NEWRTE направити RJT до CFMU.

Повідомлення про припинення тимчасового призупинення польоту - De-Suspension Message (DES) (7).

DES призначене для доведення до експлуатанта і органу ОПР інформації про те, що рейс, який призупинявся, перестав бути призупиненим.

Приклад:

- TITLE DES тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;

- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- TAXITIME 0020 час руління - 20 хвилин.

Якщо після отримання DES фактичне EOBT відрізняється від EOBT, яке було вказане в FPL більше ніж на 15 хвилин, то експлуатант або орган ОПП повинен поновити EOBT шляхом відправлення або DLA, або CHG.

Повідомлення щодо помилок - Error Message (ERR) (8).

ERR вказує відправнику на те, що системою CFMU виявлено помилку в отриманому повідомленні і воно не може бути оброблено.

Приклад:

- TITLE ERR тип повідомлення;
- ARCID ABC 123 номер рейсу;
- FILTIM 0915 час приймання помилкового повідомлення;
- ORGMSG SRR тип помилкового повідомлення;
- REASON SYNTAX ERROR причина помилки.

При отриманні ERR орган ОПП або експлуатант повинен знайти та виправити помилку у вказаному повідомленні та надіслати виправлене повідомлення до CFMU повторно.

Повідомлення, що належить до сповіщення про заходи ОППР - ATFM Notification Message (ANM) (9).

ANM використовується для сповіщення всіх користувачів про передбачуване введення заходів ATFM із зазначенням причини.

Приклад:

AREA CONCERNED-----FL-----FROM/TO----REGULATION
095 EDFD NEW (Rel: 21 - 21:30) ALL 0000 2359 LUPEN22X

TFC FROM LFEE FIR VIA LUPEN
TO EDMM FIR NOT ALLOWED
REASON: ATC ROUTEING

- AREA CONCERNED задіяний повітряний простір;
- FROM/TO термін дії з/до;
- FL ешелони польотів;
- REGULATION позначення регулювання;

095	порядковий номер ANM;
EDFF	пункт організації потоків повітряного руху - Франкфурт;
NEW	нове повідомлення;
(Rel: 21 - 21:30)	дата і час видання повідомлення;
TFC FROM LFEE FIR VIA LUPEN TO FIR NOT ALLOWED	рух із LFEE через LUPEN до EDMM заборонено;
REASON: MILITARY ACTIVITY	причина - військова діяльність;
ALL	усі ешелони;
LUPEN22X	позначення регулювання.

Інформаційне повідомлення ОППР - ATFM Information Message (AIM) (10).

АІМ використовується для надання користувачам інформації про будь-яку діяльність, яка може вплинути на виконання польотів. Текст викладається в довільній формі.

8.6.2. Повідомлення, які надсилаються органами ОПР та експлуатантами до CFMU

Повідомлення про неможливість виконання призначеного слоту - Slot Missed Message (SMM) (1)

SMM відправляється експлуатантом або органом ОПР для того, щоб повідомити CFMU про те, що СТОТ, який вказаний в SAM, не може бути витримано і новий час прибирання колодок (NEWEOBT) невідомий.

Приклад:

- TITLE SMM	тип повідомлення;
- ARCID ABC123	номер рейсу;
- ADEP EGLL	аеродром вильоту;
- ADES LMML	аеродром посадки;
- EOBD 000623	розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 0945	розрахунковий час прибирання колодок;
- STOT 1020	розрахований час зльоту.

Повідомлення про прийняття пропозиції поліпшення слоту - Slot Improvement Proposal Acceptance Message (SPA) (2)

Повідомлення SPA відправляється експлуатантом або органом ОПР для того, щоб повідомити CFMU про прийняття пропозиції щодо поліпшення слоту (SIP).

Приклад:

- TITLE SPA	тип повідомлення;
-------------	-------------------

- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP UKBB аеродром вильоту;
- ADES EGLL аеродром посадки;
- EOBT 0945 розрахунковий час прибирання колодок;
- NEWSTOT 1010 запропонований поліпшений розрахований час зльоту.

Повідомлення про запит SIP - SIP Wanted Message (SWM) (3).

SWM відправляється експлуатантом або органом ОПП для того, щоб повідомити CFMU про те, що будь-яке поліпшення СТОТ буде прийнятним тільки з використанням процедури SIP, за умови, що рейс раніше перебував у статусі RFI.

Приклад:

- TITLE SWM тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP UKBB аеродром вильоту;
- ADES EGLL аеродром посадки;
- EOBD 000623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок.

Повідомлення про запит на пряме поліпшення слоту - Request For Direct Improvement Message (RFI) (4).

RFI відправляється експлуатантом або органом ОПП для того, щоб повідомити CFMU про те, що будь-яке поліпшення СТОТ буде прийнятним без використання процедури SIP, тільки із використанням SRM.

Приклад:

- TITLE RFI тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBD 070623 розрахункова дата виконання польоту;
- EOBT 1030 розрахунковий час прибирання колодок.

Повідомлення про підтвердження можливості виконання польоту - Flight Confirmation Message (FCM) (5).

FCM подається експлуатантом або органом ОПП для того, щоб повідомити CFMU про згоду виконати вимоги до NEWEOBT та/або RVR, указані в попередньому FLS.

Приклад:

- TITLE FCM тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;
- EOBT 0945 розрахункова дата виконання польоту;
- RVR 200 розрахунковий час прибирання колодок;
- NEWEOBT 1000 новий розрахунковий час прибирання колодок.

Повідомлення про відмову від запропонованої зміни маршруту - Rerouting Rejection Message (RJT) (6).

RJT подається експлуатантом або органом ОПП, щоб повідомити CFMU про відмову від пропозиції змінити маршрут (RRP не прийнятне).

Приклад:

- TITLE RJT тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- EOBT 0945 розрахункова дата виконання;
- ADES LMML аеродром посадки;
- RRTEREF EGLLLMML1 позначення запропонованої зміни маршруту.

Повідомлення про відмову пропозиції поліпшення слоту - Slot Proposal Rejection Message (SRJ) (7).

SRJ подається експлуатантом або органом ОПП для того, щоб повідомити CFMU про відмову від пропозиції на поліпшення СТОТ (SIP не прийнятне).

Приклад:

- TITLE SRJ тип повідомлення;
- ARCID ABC123 номер рейсу;
- ADEP EGLL аеродром вильоту;
- ADES LMML аеродром посадки;

9.4.2. Якщо ПС змінило початковий маршрут і пункт його призначення невідомий, органи ОНР, використовуючи всі дані плану польоту та всю іншу надійну інформацію, повинні здійснити спробу визначити фактичний або припустимий маршрут (маршрути) та/або пункти призначення та сповістити про це належним чином служби безпеки та експлуатанта.

9.4.3. Орган ОНР передає попереджувальне повідомлення усім органам ОНР, які можуть мати відношення до цього польоту, з усією наявною інформацією.

9.4.4. Орган ОНР запитує додаткові дані плану польоту від органу ОНР аеропорту відправлення.

9.4.5. Порядок зазначених дій повторюється в ході польоту, якщо в цьому є потреба.

9.4.6. Орган ОНР надсилає повідомлення про прибуття ПС до аеропорту вильоту та за всіма адресами, куди були надіслані попереджувальні повідомлення, після прибуття ПС до кінцевого пункту призначення і завершення АНВ.

**Директор
департаменту безпеки**

Ю.В. Гержод

Додаток 1
до Правил надання повідомлень
щодо обслуговування повітряного руху

ФОРМА
плану польоту

FLIGHT PLAN
ПЛАН ПОЛЬОТУ

PRIORITY Терміновість <<= FF →	ADDRESSE(S) Адресати <input style="width: 100%;" type="text"/>		
FILING TIME Дата та час представлення <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/> →	ORIGINATOR Подачч <input style="width: 100%;" type="text"/>		
3 MESSAGE TYPE Тип повідомлення <<= (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Розпізнавальний індекс ПС - <input style="width: 20%;" type="text"/>	8 FLIGHT RULES Правила польотів - <input style="width: 20%;" type="text"/>	TYPE OF FLIGHT Тип польоту <input style="width: 20%;" type="text"/> <<=
9 NUMBER Кількість <input style="width: 20%;" type="text"/>	TYPE OF AIRCRAFT Тип ПС <input style="width: 20%;" type="text"/>	WAKE TURBULENCE CAT Категорія турбулентності саїду <input style="width: 20%;" type="text"/>	10 EQUIPMENT Обладнання - <input style="width: 20%;" type="text"/> <<=
13 DEPARTURE AERODROM Аеродром вильоту - <input style="width: 20%;" type="text"/>	TIME Час <input style="width: 20%;" type="text"/> <<=		
15 CRUISING SPEED Крейсерська швидкість <input style="width: 20%;" type="text"/>	LEVEL Рівень <input style="width: 20%;" type="text"/>	ROUTE Маршрут <input style="width: 100%;" type="text"/>	
<<=			
16 DESTINATION AERODROM Аеродром призначення - <input style="width: 20%;" type="text"/>		TOTAL EET Загальний розрахунковий закінчений час HR/год. MIN/хв. <input style="width: 20%;" type="text"/>	ALTN AERODROM Запасний аеродром → <input style="width: 20%;" type="text"/>
			2ND. ALTN AERODROM Другий запасний аеродром → <input style="width: 20%;" type="text"/> <<=
18 OTHER INFORMATION Інша інформація <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
) <<=			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Додаткова інформація (не надається у повідомленнях FPL.)			
19 ENDURANCE Запас пального HR/год. MIN/хв. -E/ <input style="width: 20%;" type="text"/>	PERSON ON BOARD Кількість осіб на борту → P/ <input style="width: 20%;" type="text"/>	EMERGENCY RADIO Аварійне обладнання UHF/УВЧ VHF/ОВЧ ELT → R/ <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/>	
SURVIVAL EQUIPMENT /Рятувальне обладнання POLAR DESERT MARITIME JUNGLE Полярне Для пустель Морське Для джунглів → <input style="width: 20%;" type="text"/> / <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/>		JACKETS / Рятувальні жилети LIGHT FLUORES Світло Флуоресценція UHF/УВЧ VHF/ОВЧ → <input style="width: 20%;" type="text"/> / <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/>	
DINGHIES /Рятувальні шлюпки NUMBER CAPACITY COVER COLOUR Кількість Місткість Закриті Колір → <input style="width: 20%;" type="text"/> / <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/> <input style="width: 20%;" type="text"/>			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKING / Колір та знаки ПС A/ <input style="width: 100%;" type="text"/>			
REMARKS /Примітки → N / <input style="width: 100%;" type="text"/> <<=			
PILOT-IN-COMMAND /Командир ПС C/ <input style="width: 100%;" type="text"/>) <<=			
Filed by/ назва компанії (прізвище), хто заповнює		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS/ місце, зарезервоване для додаткових потреб	

Додаток 2
до Правил надання повідомлень
щодо обслуговування повітряного руху

ПЕРЕЛІК
відправників та одержувачів повідомлень щодо ОПР

№ з/ п	Категорія повідомлення	Тип повідомлення	Індекс типу повідомлення	Індекс черговості	Термін відправлення повідомлень	Відправник	Одержу	
							у межах України	
1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Аварійна стадія								
1.1	Аварійна стадія	Аварійне сповіщення	ALR	SS	Негайно після одержання відомостей, установлення факту повідомлень щодо стадій лиха, тривоги та невизначення	Орган ОПР, який встановив факт аварійної ситуації	Органи ОПР, які мають відношення до польоту даного ПС; органи управління ПС ЗСУ; КЦПР ЦА; ЦДС ЦА; Украероцентр; служба АНО Украероруху; інспекція з ВКА Украероруху; служба ЗНС Украероруху; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С М В Г К Г Р

1.2	Аварійна стадія	Відмова радіозв'язку	RCF	FF	Негайно після встановлення факту відмови радіозв'язку	Орган ОПР, який встановив факт відмови радіозв'язку	Органи ОПР за маршрутом польоту; ARO* аеродромів призначення та запасних; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; КЦПР ЦА; ЦДС ЦА; служба АНО Украероруху; інспекція з ВКА Украероруху; служба ЗНС Украероруху	С М Г А Г
2. Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані								
2.1	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Поданий план польоту	FPL	FF	Не пізніше як за 1 год. до ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта (у разі відсутності ARO на аеродромі вильоту - ARO найближчого аеродрому); орган ОПР, що одержав план польоту від ПС, яке перебуває в польоті, або експлуатант	РДЦ або ЦПП аеродрому вильоту; РДЦ або ЦПП за маршрутом польоту; ARO аеродромів призначення та запасних аеродромів; органи управління ПС ЗСУ (за відсутності РПЛ); Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	Е М Г Г М Г А Г С

2.2	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Зміна	CHG	FF	Не пізніше ніж за 30 хвилин до ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту, яких стосується ця зміна; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С с Г я П с
2.3	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Анулювання	CNL	FF	Не пізніше ніж 10 хвилин після ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С с Г с
2.4	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Затримка	DLA	FF	Не пізніше ніж 10 хвилин після ЕОВТ	ARO аеродрому вильоту, за поданням експлуатанта, або експлуатант	Одержувачі основних даних плану польоту; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА	С с Г с
2.5	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Виліт	DEP	FF	Протягом 5 хвилин після зльоту ПС	ARO або АДВ аеродрому вильоту	Одержувачі основних даних плану польоту; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С с Г с

2.6	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Прибуття	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після посадки ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	РДЦ або ЦПП аеродрому призначення; ARO аеродрому вильоту (якщо від нього був запит у плані польоту); органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С А В Е Г
2.6.1	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Прибуття ПС на запасний або інший аеродром	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після посадки ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	РДЦ або ЦПП аеродрому прибуття; ARO аеродромів вильоту та призначення; РДЦ або ЦПП, через які відповідно до плану проходив би політ; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С А Г А В Г Ч В Г С

2.6.2	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Прибуття ПС на аеродром призначення (за відмови двостороннього радіозв'язку)	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після прибуття ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	Усі органи ОНР, які мають відношення до даного польоту у період відмови радіозв'язку; усі органи ОНР, що могли бути охоплені аварійним сповіщенням; органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	У я в л г р у я с с с
2.6.3	Поданий план польоту та пов'язані з ним поновлені дані	Прибуття ПС на інший аеродром (за відмови двостороннього радіозв'язку)	ARR	FF	Протягом 5 хвилин після прибуття ПС	ARO або АДВ аеродрому прибуття	ARO аеродрому призначення, який, у свою чергу, сповіщає інші органи ОНР, які мають відношення до даного польоту, органи управління ПС ЗСУ; Украероцентр; ЦДС ЦА; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО;	А г я ч і я в д

2.7	Повторюваний план польоту	Повторюваний план польоту	RPL	Не має	За 14 днів до виконання польоту; зміни постійного характеру за 7 днів до виконання польоту***	Експлуатант	rpl@eurocontrol.int SITA BRUER7X; Fax: ++322 729 9042	Г г І г S F 4 Г г з З г (я г г в г
-----	---------------------------	---------------------------	-----	--------	---	-------------	---	--

3. Додаткові

3.1	Додаткові	Запит плану польоту	RQP	FF	При необхідності даних щодо плану польоту (FPL)	Орган ОНР, який має необхідність в отриманні даних щодо плану польоту (FPL); Украероцентр	Орган ОНР, який надіслав план польоту	С н г с
3.2	Додаткові	Запит додаткового плану польоту	RQS	FF	При бажанні одержати додатковий план польоту	Орган ОНР, що бажає одержати додатковий план польоту	Орган ОНР, що надіслав повідомлення типу FPL	С н г т с
3.3	Додаткові	Додатковий план польоту	SPL	FF	При одержанні запиту додаткового плану польоту	Орган ОНР, що одержав запит	Орган ОНР, що одержав раніше повідомлення типу FPL; органи управління ПС ЗСУ; підрозділ Украероруху з питань плати за АНО	С с г т

Зазначені в цьому Переліку повідомлення адресуються також одному адресату на аеродромі призначення або на аеродромі вильоту і не більш як двом відповідним органам, що здійснюють управління польотами, причому ці адресати вказуються експлуатантом або призначеним ним

представником.

* У разі відсутності на аеродромі ARO, його функції виконує відповідний орган ОПП, який обслуговує даний аеродром.

** Повідомлення щодо частини маршруту польоту, яка знаходиться у межах зони IFPS, подаються лише на адреси оперативних органів IFPS відповідно до процедур, опублікованих у Керівництві CFMU (Basic CFMU Handbook), частина "Довідник користувача IFPS" (IFPS User Manual) чинного видання.

Перелік Європейських держав, що входять у зону IFPS (CFMU), наведено в Керівництві CFMU (Basic CFMU Handbook), частина "Довідник користувача IFPS" (IFPS User Manual) чинного видання.

*** З метою запобігання непропорційного завантаження органів ОПП RPL не будуть прийматися та оброблятися для будь-яких польотів, які виконуються 25 грудня. У цей день для всіх польотів складаються окремі плани польотів (FPL).

Додаток 3
до Правил надання повідомлень
щодо обслуговування повітряного руху

СТАНДАРТНІ ПОВІДОМЛЕННЯ щодо ОПР та їх структура



Документи та файли

 Сигнальний документ —  f381206n1381.doc /

Публікації документа

- **Офіційний вісник України** від 06.07.2012 — 2012 р., № 49, стор. 96, стаття 1932, код акта 62215/2012