



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Н А К А З

№ 9 від 11.01.2002

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
18 січня 2002 р.
за № 41/6329

**Про затвердження Правил виконання польотів
та обслуговування повітряного руху в
повітряному просторі України
зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування**

(*Із змінами, внесеними згідно з Наказом
Міністерства транспорту
№ 23 (з0161-04) від 21.01.2004*)

Відповідно до Указів Президента України від 18 жовтня 2000 року № 1143/2000 (1143/2000) "Про рішення Ради національної безпеки та оборони України від 27 вересня 2000 року "Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України", від 11 червня 1998 року № 615/98 (615/98) "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу" та з метою адаптації нормативно-правових актів України до стандартів Європейського Союзу та Міжнародної організації цивільної авіації з питань обслуговування повітряного руху **Н А К А З У Ю**:

1. Затвердити Правила виконання польотів та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (далі - Правила), що додаються.

2. Державному департаменту авіаційного транспорту (Шкатунок А. Г.):

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

2.2. Довести наказ до відома підприємств, організацій, навчальних закладів цивільної авіації, що виконують обслуговування повітряного руху.

2.3. Привести нормативно-правові акти з питань обслуговування повітряного руху у відповідність до цих Правил.

3. Ввести скорочений мінімум вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів) між ешелонами польотів 290 та 410 включно:

3.1. У горизонтальних межах районів польотної інформації (далі - РПІ) Львів, Одеса, Сімферополь - з 00.00 UTC 24 січня 2002 року.

3.2. У горизонтальних межах РПІ Київ, Харків - з 00.00 UTC 31 жовтня 2002 року.

4. Встановити, що перехідним повітряним простором України є:

4.1. З 00.00 UTC 24 січня 2002 року - повітряний простір у межах РПІ Львів, Одеса, Сімферополь.

4.2. З 00.00 UTC 31 жовтня 2002 року - повітряний простір у межах РПІ Сімферополь, Київ, Харків.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Державного секретаря Демиденка А. Ф.

Міністр

В. Пустовойтенко

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Міністерства
транспорту України
від 11.01.2002 р. N 9

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
18 січня 2002 р.
за N 41/6329

**Правила
виконання польотів та обслуговування повітряного руху
в повітряному просторі України
зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування**

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила є основним нормативно-правовим актом, що регламентує виконання польотів та обслуговування повітряного руху (ОПР) у повітряному просторі з RVSM України.

1.2. Дія цих Правил поширюється на суб'єктів авіаційної діяльності щодо виконання польотів у повітряному просторі з RVSM України, незалежно від їх національної або відомчої належності, та на персонал об'єднаної цивільнової військової системи організації повітряного руху України, що виконує обслуговування повітряного руху в повітряному просторі з RVSM.

2. Нормативні посилання

Правила розроблені відповідно до вимог:

Повітряного кодексу України (3167-12);

Указів Президента України від 18 жовтня 2000 року N 1143/2000 (1143/2000) "Про рішення Ради національної безпеки та оборони України від 27 вересня 2000 року "Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України", від 11 червня 1998 року N 615/98 (615/98) "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу";

Положення про використання повітряного простору України (z0169-96);

Дос 7030/4 EUR ICAO (Додаткові регіональні правила - Європейський регіон);

Дос 9574 ICAO (Керівництво із застосування мінімуму вертикального ешелонування у 300 м (1000 футів) між ешелонами польотів 290 та 410 включно);

документа Євроконтролю (Керівництво для керування повітряним рухом щодо застосування RVSM у Європі);

Керівних, інструкційних та інформаційних матеріалів Об'єднаних авіаційних адміністрацій.

3. Визначення

У цих Правилах терміни вживаються у таких значеннях:

Схема розподілу ешелонів польотів - Flight Level Allocation Scheme (FLAS) - схема, у відповідності до якої на визначених ділянках маршрутів ОПР у межах мережі маршрутів, можуть призначатися ешелони для виконання польотів.

Загальний повітряний рух - General Air Traffic (GAT) - польоти, що виконуються згідно з правилами ICAO.

Операційний повітряний рух - Operation Air Traffic (OAT) - польоти, на які не поширюються положення, встановлені для загального повітряного руху (GAT) і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими органами.

Затвердження до польотів з RVSM - дозвіл, виданий

експлуатанту уповноваженим органом у галузі цивільної авіації України.

Точка входу в повітряний простір з RVSM - перший пункт обов'язкової передачі донесення, над яким пролітає повітряне судно або над яким очікується політ повітряного судна під час входу в європейський повітряний простір з RVSM. Як правило, це перший пункт застосування RVSM.

Точка виходу з повітряного простору з RVSM - останній пункт обов'язкової передачі донесення, над яким пролітає повітряне судно або над яким очікується проліт повітряного судна під час виходу з європейського повітряного простору з RVSM. Як правило, це останній пункт застосування RVSM.

Державне повітряне судно - повітряне судно, яке використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах та зареєстровано в реєстрі державних повітряних суден.

4. Скорочення

З метою уніфікації та уникнення розбіжностей між термінами, які застосовуються в Україні, та прийнятими термінами ICAO у тексті даного документа використовуються такі скорочення:

ACAS бортова система попередження зіткнень;
 ACC районний диспетчерський центр (РДЦ, центр);
 ACH повідомлення про зміни плану польоту (IFPS);
 AFIL план польоту, що переданий з борту повітряного судна;
 AFP повідомлення про запропонований план польоту (IFPS);
 AIC циркуляр аеронавігаційної інформації;
 AIP збірник аеронавігаційної інформації;
 ATC керування повітряним рухом (КПР);
 ATM організація повітряного руху;
 ATS обслуговування повітряного руху (ОПР);
 CHG повідомлення про зміни (IFPS);
 FDPS система обробки польотних даних;
 FIR район польотної інформації (РПІ);
 FLAS схема розподілу ешелонів польотів;
 FMP орган керування потоками;
 GAT загальний повітряний рух;
 IFPS інтегрована система попередньої обробки планів польоту;
 IFR правила польотів за приладами (ППП);
 LoA лист-угода (угода між центрами ОПР);
 MASPS технічні вимоги до мінімальних характеристик бортових систем;
 MTCD виявлення конфліктних ситуацій на середньому інтервалі часу;
 OAT операційний повітряний рух;
 OLDI обмін даних у режимі реального часу;
 RA рекомендації щодо розв'язання проблеми загрози зіткнення (ACAS);
 RFL ешелон польоту, що запитується;
 RPL план польоту, що повторяється;
 RVSM скорочений мінімум вертикального ешелонування 300 м (1000 футів) між ешелонами польоту 290 та 410 включно;
 STCA попередження про можливість конфлікту на короткому інтервалі часу;
 UAC районний диспетчерський центр верхнього повітряного простору;
 UIR район польотної інформації для верхнього повітряного простору;
 VFR правила візуальних польотів;
 VSM мінімум вертикального ешелонування.

5. Опис повітряного простору України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування

5.1. Райони застосування

5.1.1 Повітряний простір України з RVSM є частиною європейського повітряного простору з RVSM.

5.1.2 Вертикальні та горизонтальні межі повітряного простору

5.1.2. Вертикальні та горизонтальні межі повітряного простору України з RVSM доводяться до користувачів повітряного простору шляхом публікації у документах аеронавігаційної інформації.

5.2. Повітряний простір зони переходу до/з європейського повітряного простору зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування

Під перехідним повітряним простором мається на увазі повітряний простір зони переходу до/з європейського повітряного простору з RVSM, де виконується перехід від мінімуму вертикального ешелонування у 600 м (2000 футів) до мінімуму вертикального ешелонування у 300 м (1000 футів) та навпаки.

5.3. Таблиця крейсерських ешелонів, що застосовуються в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування

5.3.1. З початком застосування RVSM у повітряному просторі України у відповідних РПі впроваджується розподіл ешелонів польотів згідно з додатком 1.

5.3.2. Впровадження таблиці ешелонів RVSM веде до зворотної зміни напрямку польоту відносно таблиці ешелонів без RVSM на ешелонах 310, 350 та 390. Ці ешелони є східного напрямку в повітряному просторі з RVSM та західного напрямку в повітряному просторі зі звичайним мінімумом вертикального ешелонування.

6. Обслуговування державних повітряних суден

6.1. Державні повітряні судна звільнені від вимог RVSM MASPS. Державним повітряним суднам дозволяється виконувати польоти в повітряному просторі з RVSM незалежно від їх статусу затвердження до польотів з RVSM. При виконанні польотів державних повітряних суден, що не затверджені до польотів з RVSM, у повітряному просторі з RVSM має забезпечуватися мінімум вертикального ешелонування 600 метрів (2000 футів) для усіх інших повітряних суден.

6.2. Якщо державне повітряне судно, що виконує політ як GAT, затверджено до польотів з RVSM, між ним та іншим затвердженим до польотів з RVSM повітряним судном застосовується мінімум вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів).

7. Виконання польотів в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування

7.1. За винятком державних повітряних суден та випадків польотів у перехідному повітряному просторі, у повітряному просторі з RVSM дозволяється виконувати польоти тільки затвердженим до польотів з RVSM повітряним суднам, відповідно до встановлених процедур.

7.2. За винятком державних повітряних суден, що виконують польоти як OAT, у повітряному просторі з RVSM дозволяється виконувати польоти тільки за ППП.

7.3. У повітряному просторі з RVSM польоти, в залежності від статусу повітряного судна, виконуються із забезпеченням мінімуму вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів) або у 600 метрів (2000 футів), або у 500 метрів відповідно до п. 8.3.

8. Процедури обслуговування повітряного руху

8.1. Планування польотів

8.1.1. Усі плани польотів, які надаються для виконання польотів з подальшим перетином кордонів повітряного простору з RVSM, мають включати:

точку входу у горизонтальні межі повітряного простору з RVSM й ешелон польоту, що запитується (RFL) спеціально для частини маршруту, що починається відразу після точки входу;

точку виходу із горизонтальних меж повітряного простору з RVSM й ешелон польоту, що запитується (RFL) спеціально для частини маршруту, що починається відразу після точки виходу.

8.1.2. Усі експлуатанти повітряних суден, затверджених до польотів з RVSM, мають вставляти літеру "W" у поле 10 плану польоту ICAO, незалежно від ешелону польоту, що запитується.

8.1.3. Усі експлуатанти державних повітряних суден, не

затверджених до польотів з RVSM, у разі запиту ешелону польоту 290 та вище мають вставляти фразу "STS/NONRVSM" у поле 18 плану польоту ICAO.

8.1.4. Експлуатанти державних повітряних суден мають вставляти літеру "M" у поле 8 плану польоту ICAO, якщо повітряні судна не затверджені до польотів з RVSM та якщо вони мають намір виконувати польоти у повітряному просторі з RVSM.

8.1.5. Усі експлуатанти повітряних судів, які надають плани польотів, що повторюються (RPL), мають включати до пункту "Q" RPL інформацію про наявність обладнання у залежності від статусу затвердження до польотів з RVSM.

Формат "EQPT/W" використовується для повітряних суден, затверджених до польотів з RVSM, формат "EQPT" використовується для повітряних суден, які не мають затвердження до польотів з RVSM.

8.1.6. Експлуатант має негайно надати сповіщення про зміни (CHG) у таких випадках:

- заміни повітряного судна, що виконує політ за RPL, якщо ця заміна приводить до зміни статусу затвердження до польотів з RVSM у пункті "Q" RPL;

- зміни ешелону польоту, що запитується (RFL) при вході або виході до/з повітряного простору з RVSM.

8.1.7. Експлуатанти державних повітряних судів, не затверджених до польотів з RVSM, при запиті у RPL ешелону польоту RFL 290 та вище включають у пункт "Q" фразу "STS/NONRVSM".

8.1.8. Літера "W" не вноситься до поля 10 плану польотів ICAO для державних повітряних суден, що виконують груповий політ, незалежно від статусу затвердження до польотів з RVSM окремого повітряного судна.

8.1.9. Експлуатанти державних повітряних суден, що мають намір виконувати групові польоти як GAT у повітряному просторі з RVSM, мають включити до пункту 18 плану польотів ICAO фразу "STS/NONRVSM".

8.1.10. Відповідальність за достовірність інформації про затвердження повітряного судна до польотів з RVSM та розповсюдження інформації про зміни статусу повітряного судна несе експлуатант повітряного судна. Усі випадки несвоєчасного або некоректного розповсюдження інформації з цього питання класифікуються як серйозна загроза безпеці польотів та підлягають обов'язковому розслідуванню.

8.2. Диспетчерські дозволи

8.2.1. Орган ОПР дозволяє вхід у повітряний простір з RVSM тільки затвердженим до польотів з RVSM повітряним суднам за винятком державних повітряних суден та випадків, які передбачаються у перехідному повітряному просторі у межах першого РДЦ, що забезпечує ОПР відповідного повітряного судна у повітряному просторі з RVSM.

8.2.2. У разі відсутності у диспетчера інформації або виникнення сумнівів щодо статусу повітряного судна, диспетчер має отримати інформацію про затвердження до польотів з RVSM безпосередньо від екіпажу повітряного судна. Відповідальність за достовірність інформації про затвердження повітряного судна до польотів з RVSM несе командир повітряного судна.

8.2.3. За винятком випадків, що передбачаються у перехідному повітряному просторі у межах першого РДЦ з RVSM, дозвіл на вхід у повітряний простір з RVSM не видається цивільним повітряним суднам, які виконують групові польоти.

8.2.4. Для не затверджених до польотів з RVSM цивільних повітряних суден органи ОПР призначають ешелони польоту відповідно до таблиці, наведеної у додатку 2.

8.3. Мінімуми вертикального ешелонування

8.3.1. У повітряному просторі з RVSM органи ОПР забезпечують мінімум вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів) між повітряними суднами, затвердженими до польотів з RVSM.

8.3.2. Органи ОПР забезпечують мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) між державними повітряними суднами, не затвердженими до польотів з RVSM, та будь-якими іншими повітряними суднами.

8.3.3. У перехідному повітряному просторі з RVSM органи ОПР забезпечують вертикальне ешелонування у 600 метрів (2000 футів) між будь-якими повітряними суднами, не затвердженими до польотів з RVSM (державними або цивільними), та іншими повітряними суднами. У всіх випадках, коли повітряне судно, не затвержене до польотів з RVSM, виконує політ у межах повітряного простору з RVSM, між ним

та іншим повітряним судном забезпечується мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів).

8.3.4. Органи ОПР забезпечують мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) між усіма груповими польотами державних повітряних суден та будь-якими іншими повітряними суднами, що виконують польоти у повітряному просторі з RVSM.

8.3.5. У випадках відмови радіозв'язку між органом ОПР та екіпажем повітряного судна орган ОПР має забезпечувати мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) між повітряним судном, з яким втрачено зв'язок, та будь-яким іншим повітряним судном.

8.3.6. Якщо сектор РДЦ, що виконує задачі переходу, межує з повітряним простором іншої держави, де застосовується мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів, то у межах цього сектора може застосовуватись мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів між не затвердженим до RVSM повітряним судном та будь-яким іншим повітряним судном.

8.4. Процедури обслуговування державних повітряних суден, що класифікуються як операційний повітряний рух, у межах повітряного простору зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування

8.4.1. Якщо органу ОПР не відомо інше, то всі державні повітряні судна, що виконують польоти як OAT, вважаються такими, що не затверджені до польотів з RVSM.

8.4.2. У випадках перетинання маршрутів ОПР державними повітряними суднами, що виконують польоти як OAT, мінімум вертикального ешелонування між ними і іншими повітряними суднами, які виконують польоти як GAT, має становити 600 метрів (2000 футів).

8.4.3. У межах повітряного простору, де у цивільних і військових органів ОПР є повна інформація про статус затвердження повітряних суден до польотів з RVSM для всього руху, що обслуговується, дозволяється застосовувати скорочений мінімум вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів) між державними повітряними суднами, затвердженими до польотів з RVSM, які виконують польоти як OAT, та іншими повітряними суднами, затвердженими до польотів з RVSM, які виконують польоти як GAT.

8.5. Порядок переходу повітряних суден з повітряного простору без скороченого мінімуму вертикального ешелонування до повітряного простору зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування та навпаки

8.5.1. Затверджене до польотів з RVSM та не затверджене до польотів з RVSM державне повітряне судно, що входить до повітряного простору з RVSM з повітряного простору без RVSM, має бути переведено на ешелони польотів, з урахуванням вимог п. 8.3, згідно з:

таблицею крейсерських ешелонів ICAO RVSM; та/або
FLAS, при її застосуванні; та/або
угодою між центрами.

8.5.2. Будь-які зміни ешелонів польотів без застосування RVSM на ешелони польотів з RVSM мають бути ініційованими першим РДЦ, що забезпечує ОПР у повітряному просторі з RVSM. Відповідні ешелони польотів з RVSM мають бути досягнутими до проходження повітряним судном точки передачі керування наступному РДЦ, крім випадків, коли інший порядок був установлений угодами між центрами.

8.5.3. Для повітряних суден, що входять до повітряного простору без RVSM з повітряного простору з RVSM, останній РДЦ, який забезпечує диспетчерське обслуговування у межах повітряного простору з RVSM, має забезпечити мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) до того, як повітряне судно пройде пункт передачі керування із суміжним РДЦ, де RVSM не застосовується. Ешелон має бути встановлений згідно з:

таблицею крейсерських ешелонів ICAO (без застосування RVSM),
та/або FLAS, якщо можливо її застосування, та/або
угодою між центрами.

8.5.4. РДЦ, які забезпечують перехід у повітряний простір без RVSM з мінімумом вертикального ешелонування у 500 метрів, установлюють мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів до того, як повітряне судно пройде пункт передачі керування із суміжним РДЦ, де застосовується мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів згідно з:

FLAS, якщо можливо її застосування, та/або угодою між центрами.

8.5.5. Не затвержені до польотів з RVSM цивільні повітряні судна, що виконують політ між аеродромами, обидва з яких розташовані поза горизонтальними межами європейського повітряного простору RVSM:

під час проходження ними ділянки маршруту в межах повітряного простору з RVSM мають отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту нижче 290 або вище 410 від першого РДЦ, що забезпечує ОПР у межах повітряного простору з RVSM. Відповідний ешелон польоту має бути досягнутим до проходження точки передачі керування наступному РДЦ згідно з FLAS, якщо застосовується, та/або угодою між центрами;

може отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту 290 та вище від останнього РДЦ, що забезпечує ОПР у межах європейського повітряного простору з RVSM, та зайняття цих ешелонів має бути здійснено до проходження повітряним судном точки передачі керування суміжному РДЦ.

8.5.6. Не затвержені до польотів з RVSM цивільні повітряні судна, що виконують польоти з аеродрому, який розташований за горизонтальними межами європейського повітряного простору з RVSM на аеродром, що розташований у горизонтальних межах європейського повітряного простору з RVSM:

мають отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту нижче 290; та

будь-які зміни ешелонів польотів мають бути ініційованими першим РДЦ, що забезпечує ОПР у повітряному просторі з RVSM до проходження точки передачі керування наступному РДЦ згідно з угодою між центрами.

8.5.7. Не затвержені до польотів з RVSM цивільні повітряні судна, що виконують політ між аеродромами, обидва з яких розташовані у горизонтальних межах європейського повітряного простору з RVSM, мають отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту нижче 290.

8.5.8. Не затвержені до польотів з RVSM цивільні повітряні судна, що виконують політ з аеродрому, який розташований у горизонтальних межах європейського повітряного простору з RVSM, на аеродром, що розташований поза горизонтальними межами європейського повітряного простору з RVSM:

мають отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту нижче 290; та

можуть отримати диспетчерський дозвіл на зайняття ешелону польоту 290 та вище від останнього РДЦ, що забезпечує ОПР у межах європейського повітряного простору з RVSM, та зайняття цих ешелонів має бути здійснено до проходження повітряним судном точки передачі керування суміжному РДЦ.

9. Порядок дій в надзвичайних обставинах

9.1. Загальні положення щодо дій в надзвичайних обставинах

9.1.1. До надзвичайних обставин під час виконання польотів у повітряному просторі з RVSM належать такі непередбачені обставини, що мають прямий вплив на можливість одного або більше повітряних суден виконувати польоти відповідно до вертикальних навігаційних характеристик (можливості витримування висоти), що вимагаються у повітряному просторі з RVSM.

9.1.2. Екіпаж повітряного судна має інформувати орган ОПР якомога скоріше про випадки неможливості витримувати вертикальні навігаційні характеристики, які вимагаються у повітряному просторі з RVSM. У цьому разі екіпаж має отримати змінений диспетчерський дозвіл до початку виконання будь-яких відхилень від попередньо дозволених маршрутів та/або ешелонів польоту, якщо це можливе. У випадках, коли змінений диспетчерський дозвіл не може бути отриманий до початку здійснення таких відхилень (з причин безпеки виконання польоту), екіпаж має отримати такий дозвіл якнайшвидше після початку здійснення відхилень.

9.1.3. Органи ОПР мають надавати усю можливу допомогу екіпажу повітряного судна, що потрапив у надзвичайні обставини. Відповідні дії з керування повітряним рухом мають базуватися на прийнятих екіпажем рішеннях, загальній повітряній обстановці та на реальній динаміці розвитку подій надзвичайної ситуації.

9.1.4. У період тимчасового припинення скороченого мінімуму вертикального ешелонування, мінімум вертикального ешелонування у

000 метрів (2000 футів) має застосовуватися між усіма повітряними суднами, що виконують польоти у визначеному об'ємі повітряного простору з RVSM з тимчасовим припиненням RVSM, незалежно від статусу затвердження повітряних суден до польотів з RVSM.

9.1.5. На період тимчасового припинення RVSM, дозволяється використовувати усі ешелони польоту RVSM (290, 300, 310, 320, 330, 340, 350, 360, 370, 380, 390, 400 та 410) відповідно до:

таблиці крейсерських ешелонів ICAO, додаток 2, доповнення 3 а; та/або

схеми розподілу ешелонів польоту (FLAS) або схеми розподілу ешелонів польоту на випадок надзвичайних ситуацій; та/або угод між центрами.

9.2. Процедури при відмові обладнання повітряного судна

9.2.1. Мінімальний перелік бортового обладнання для виконання польотів у Європейському повітряному просторі з RVSM включає в себе:

дві незалежні системи барометричного вимірювання висоти;

один відповідач вторинної локації із системою передачі інформації про висоту, яка підключена до системи виміру висоти, що використовується для витримування висоти;

система попередження про відхилення від заданої висоти;

автоматичну систему контролю витримування заданої висоти.

9.2.2. Якщо диспетчер спостерігає, що відповідач вторинної локації у режимі C показує рівень польоту, який відрізняється від дозволеного рівня польоту на +/- 60 м (200 футів), то диспетчер має повідомити про це екіпажу повітряного судна та зробити запит щодо перевірки встановленого тиску та підтвердження рівня польоту повітряного судна. Якщо після підтвердження екіпажем рівня польоту повітряного судна показання відповідача у режимі C продовжують відрізнятися від дозволеного рівня на +/- 60 м (200 футів), то диспетчер ОПР діє згідно з процедурами, передбаченими при відмові режиму C у ході виконання польоту. (Підпункт 9.2.2 пункту 9.2 розділу 9 в редакції Наказу Міністерства транспорту N 23 (z0161-04) від 21.01.2004)

9.2.3. Дозволена розбіжність +/- 60 м (200 футів) у показаннях режиму C відповідача вторинної локації залишається чинною в повітряному просторі з RVSM для визначення зайнятості ешелону. Параметр +/- 60 м (200 футів) належить виключно до експлуатаційних параметрів відповідача у режимі C. Цей параметр ніяким чином не пов'язаний з характеристиками можливості витримування висоти, яка вимагається MASPS RVSM. (Підпункт 9.2.3 пункту 9.2 розділу 9 в редакції Наказу Міністерства транспорту N 23 (z0161-04) від 21.01.2004)

9.2.4. При отриманні інформації від екіпажу повітряного судна, яке затверджено до польотів з RVSM та виконує політ у повітряному просторі з RVSM, про те, що повітряне судно більше не відповідає вимогам MASPS RVSM, диспетчер має вважати таке судно не затвердженим до польотів з RVSM.

9.2.5. Диспетчер має негайно розпочати дії для забезпечення мінімуму вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) або відповідного горизонтального ешелонування цього судна від інших повітряних суден, що виконують політ у повітряному просторі з RVSM.

9.2.6. Екіпаж повітряного судна, що втратило статус затвердження до польотів з RVSM, як правило, має отримати диспетчерський дозвіл виходу за межі повітряного простору з RVSM, якщо це можливо.

9.2.7. Екіпаж повітряного судна має інформувати орган ОПР так швидко, як це доцільно, про поновлення нормального функціонування бортового обладнання відповідно до RVSM MASPS.

9.2.8. Перший РДЦ, що отримав інформацію про зміну статусу затвердження повітряного судна до польотів з RVSM, має здійснити відповідну координацію з наступним РДЦ за маршрутом польоту повітряного судна.

9.2.9. Якщо відмова або відновлення нормального функціонування бортового обладнання спричиняє зміну статусу затвердження повітряного судна до польотів з RVSM, то диспетчер має відповідно внести корективи до символу відображення мітки та/або формуляра супроводження, що асоціюються з цим повітряним судном на екрані відображення повітряної обстановки системи ОПР.

9.2.10. Орган ОПР, який здійснює координацію при надзвичайних обставинах, обумовлених відмовами обладнання повітряного судна, має передавати інформацію про це наступному органу ОПР шляхом усного доповнення розрахункового сповіщення: "UNABLE RVSM DUE

EQUIPMENT".

9.3. Процедури при виникненні сильної турбулентності

9.3.1. Процедури при виникненні сильної турбулентності, що не була прогнозована (одне повітряне судно)

9.3.1.1. Якщо повітряне судно, що виконує політ у повітряному просторі з RVSM, потрапило у сильну турбулентність, яка спричинена погодними умовами або впливом супутнього сліду, та, якщо екіпаж повітряного судна вважає, що це впливає на можливість витримування повітряним судном дозволеного ешелону польоту, то екіпаж має повідомити про це орган ОНР. Орган ОНР має забезпечити у такому випадку або відповідний мінімум горизонтального ешелонування, або мінімум вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів).

9.3.1.2. Орган ОНР має, за наявності практичної можливості, задовольнити запит екіпажу на зміну ешелону польоту та/або маршруту польоту та передавати інформацію про повітряну обстановку, якщо це необхідно.

9.3.1.3. Орган ОНР має зібрати інформацію від екіпажів інших повітряних суден з метою визначення району (повністю або частково у визначеному діапазоні ешелонів та/або у межах горизонтальних меж) тимчасового припинення RVSM.

9.3.1.4. РДЦ, що тимчасово припиняє RVSM, має інформувати суміжні РДЦ про будь-які дії щодо припинення та будь-які зміни пропускної спроможності своїх секторів.

9.3.1.5. Орган ОНР, що здійснює координацію щодо розрахункового сповіщення про повітряне судно при надзвичайних обставинах, пов'язаних з погодними умовами, повинен інформувати суміжний РДЦ шляхом усного доповнення розрахункового сповіщення: "UNABLE RVSM DUE TURBULENCE".

9.3.1.6. Якщо поява або зникнення сильної турбулентності спричиняє зміну статусу затвердження повітряного судна до польотів з RVSM, то диспетчер має відповідно внести корективи до символу відображення мітки та/або формуляра супроводження, що асоціюються з цим повітряним судном на екрані відображення повітряної обстановки системи ОНР.

9.3.1.7. Змінений диспетчерський дозвіл з метою виведення повітряного судна, що виконує політ у повітряному просторі з RVSM та потрапило у сильну турбулентність, за межі повітряного простору з RVSM не є обов'язковим. При встановленні відповідного горизонтального або збільшеного 600 метрів (2000 футів) вертикального ешелонування дозволяється продовження виконання польоту у повітряному просторі з RVSM, якщо дозволяє повітряна обстановка.

9.3.2. Процедури при виникненні сильної турбулентності, що не була прогнозована (декілька повітряних суден)

Якщо диспетчер отримує доповідь від екіпажу повітряного судна про наявність сильної турбулентності, яка не була прогнозована заздалегідь, що може впливати на можливість витримувати дозволений ешелон польоту декількох повітряних суден у повітряному просторі з RVSM, то він має забезпечити збільшений мінімум вертикального ешелонування 600 метрів (2000 футів) або відповідне горизонтальне ешелонування. На додаток до цього, диспетчер має розпочати такі дії, перелік яких не вичерпується приведеним нижче:

через те, що конкретна непередбачена ситуація потребує специфічних дій, диспетчер діє згідно з обставинами, керуючись здоровим глуздом з метою забезпечення необхідної безпеки повітряного руху, за який він/вона несе відповідальність;

диспетчер передає інформацію про повітряну обстановку (рух інших повітряних суден) у максимально можливому обсязі;

диспетчер у процесі координації з керівником польотів визначає необхідність припинення застосування RVSM у повному обсязі або для будь-якого визначеного діапазону ешелонів польоту та/або району;

при необхідності негайного повернення до мінімуму вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів), диспетчер здійснює координацію із суміжними районами ОНР;

керівник польотів, при потребі, може розпочати координацію запиту про зняття будь-яких обмежень або резервування повітряного простору, з метою забезпечення додаткового повітряного простору із застосуванням радіолокаційного наведення, необхідного для полегшення переходу до мінімуму вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів);

керівник польотів проводить координацію із своїм органом керування потоками (FMP), з метою визначення пропускної спроможності.

9.3.3. Процедури при прогнозованій сильній турбулентності

9.3.3.1. За прогнозом метеорологічних умов, що викликають сильну турбулентність, керівник польотів має прийняти рішення про необхідність припинення польотів RVSM на визначений період часу і на визначених ешелонах та/або районах.

9.3.3.2. У випадках, коли прийнято рішення про тимчасове припинення/обмеження застосування RVSM, орган ОПП, що припиняє застосування RVSM, має провести координацію із суміжними РЦ щодо застосування ешелонів польотів для повітряних суден, які приймаються та передаються на керування на цей час, за винятком випадків, коли схема розподілу ешелонів польоту на випадок непередбачених обставин передбачена угодою між центрами. Керівник польотів проводить координацію зі своїм органом керування потоками (FMP) з метою визначення пропускної спроможності.

9.3.3.3. Схема розподілу ешелонів польотів на випадок непередбачених обставин (із застосуванням вертикального ешелонування у 600 метрів (2000 футів) має бути визначена в угодах між центрами та доведена до експлуатантів шляхом публікації у документах аеронавігаційної інформації.

9.3.3.4. Публікація NOTAM з визначенням часу, району тимчасового припинення RVSM та розподілу ешелонів польотів здійснюється у випадку, коли до початку або кінця терміну тимчасового припинення застосування RVSM залишається 3 години або більше.

10. Процедури при відмові радіозв'язку в ході виконання польоту

10.1. Повітряне судно, що втратило зв'язок, не має можливості доповісти про втрату спроможності виконувати політ з RVSM, тому воно вважається НЕ ЗАТВЕРДЖЕНИМ до польотів з RVSM. Орган ОПП застосовує вертикальний мінімум ешелонування між повітряним судном, що втратило зв'язок, і будь-яким іншим повітряним судном у 600 метрів (2000 футів) або у 500 метрів для випадків, зазначених у п. 8.5.4.

10.2. Як тільки стає відомим, що двосторонній зв'язок втрачено, орган ОПП має забезпечувати ешелонування між повітряним судном, зв'язок з яким втрачено, та іншими повітряними суднами, базуючись на припущенні, що повітряне судно буде виконувати політ відповідно до вимог авіаційних правил України.

11. Фразеологія

11.1. Загальні положення

11.1.1. Запит диспетчера щодо підтвердження статусу "Затвердження до польотів з RVSM":

(CALL SIGN) CONFIRM RVSM APPROVED

(ПОЗЫВНОЙ) ПОДТВЕРДИТЕ ДОПУСК АР-ВИ-ЭС-ЭМ.

11.1.2. інформація пілота про відсутність статусу "Затверджений до польотів з RVSM":

NEGATIVE RVSM

НЕ ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ.

Цю інформацію необхідно надати:

під час першого виклику на будь-якій частоті у межах повітряного простору RVSM (диспетчер має здійснити повтор даної фрази при відповіді даному повітряному судну);

у складі всіх запитів про зміну ешелонів польоту у вертикальних межах повітряного простору з RVSM;

у складі всіх повторів дозволів на заняття ешелону польоту у вертикальних межах повітряного простору з RVSM.

Крім того, екіпаж повітряного судна (за винятком державних повітряних суден) має включати цю фразу до відповіді диспетчеру на дозвіл щодо заняття будь-яких ешелонів польоту, що потребує перетин ешелону польоту 290 або 410 (наприклад, для виходу з повітряного простору з RVSM).

11.1.3. Інформація пілота про наявність статусу "Затверджене до польотів з RVSM повітряне судно":

AFFIRM RVSM

ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ.

11.1.4. Державні повітряні судна, не затверджені до польотів з RVSM, вказують на свій статус державних:

NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT

НЕ ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВЭ-ЭС

11.1.5. Відмова входження у повітряний простір з RVSM:

(call sign) UNABLE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN

(or DESCEND TO or CLIMB TO) FLIGHT LEVEL (number)

(или ВЕСЕЛНО ТО ОН СЕЛНО ТО) ТЕСИП ЛЕВЕЛ (позывной)
 (позывной) НЕ МОГУ ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ПРОСТРАНСТВО
 АР-ВИ-ЭС-ЭМ, СОХРАНЯЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ или НАБИРАЙТЕ) ЭШЕЛОН
 (номер).

11.1.6. Для випадків, коли окреме повітряне судно доповідає про сильну турбулентність або про інше погодне явище:

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE
 НЕВОЗМОЖНО АР-ВИ-ЭС-ЭМ ИЗ-ЗА БОЛТАНКИ.

11.1.7. Для надання повідомлення про обставини, що приводять до погіршення роботи бортового обладнання та невідповідальності RVSM MASPS у вимірюванні висоти:

UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
 НЕВОЗМОЖНО АР-ВИ-ЭС-ЭМ ИЗ-ЗА ОБОРУДОВАНИЯ.

Ця фраза використовується для передачі як для попереднього повідомлення про невідповідність RVSM MASPS, так і далі при першому зв'язку на всіх частотах у межах горизонтальних кордонів повітряного простору з RVSM, доки проблема не буде вирішена.

11.1.8. Пілот доповідає про можливість поновлення виконання польоту у повітряному просторі з RVSM після уникнення надзвичайних обставин, викликаних відмовою обладнання або погодними умовами:

READY TO RESUME RVSM
 ГОТОВ ВОЗОБНОВИТЬ АР-ВИ-ЭС-ЭМ.

11.1.9. Диспетчери, які хочуть отримати підтвердження інформації про поновлення можливості виконання польотів у повітряному просторі з RVSM, застосовують таку фразу:

REPORT ABLE TO RESUME RVSM
 ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ ВОЗОБНОВИТЬ АР-ВИ-ЭС-ЭМ.

11.2. Координація між органами обслуговування повітряного руху

11.2.1. Для усного доповнення автоматизованого обміну розрахунковими повідомленнями, які не передають автоматично інформацію пункту 18 плану польоту ICAO:

NEGATIVE RVSM - НЕ ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ
 NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT - НЕ ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ,
 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВЭ - ЭС.

11.2.2. Для усного доповнення розрахункового повідомлення для повітряного судна, не затверженого до польотів з RVSM:

NEGATIVE RVSM
 NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT - НЕ ДОПУЩЕН АР-ВИ-ЭС-ЭМ
 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВЭ - ЭС.

11.2.3. Для повідомлення про причину надзвичайних обставин окремого повітряного судна:

UNABLE RVSM DUE TURBULENCE - НЕВОЗМОЖНО АР-ВИ-ЭС-ЭМ ИЗ-ЗА БОЛТАНКИ
 UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT - НЕВОЗМОЖНО АР-ВИ-ЭС-ЭМ ИЗ-ЗА ОБОРУДОВАНИЯ

11.3. Координація між центрами обслуговування повітряного руху

11.3.1. Якщо орган ОНР, що приймає, не має повної інформації стосовно плану польотів, то суміжний орган ОНР, що передає, має сповістити статус щодо затвердження повітряного судна до RVSM.

11.3.2. Система обміну даними в режимі реального часу (OLDI) має забезпечувати координацію запитів на спеціальне обслуговування (STS) відповідно до даних, внесених до поля 18 плану польотів ICAO.

11.3.3. У випадках відсутності можливості забезпечення координації запитів OLDI або відсутності обміну за OLDI, орган ОНР, що передає розрахункові дані плану польоту, інформує орган ОНР, що приймає керування, про зміст поля 18 плану польоту усно.

11.3.4. У процесі усної координації орган ОНР включає дані поля 18 плану польотів ICAO, що стосуються виконання польотів з RVSM, у кінець усного повідомлення. Терміни "NEGATIVE RVSM" або "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT" у разі потреби мають бути включеними у кінець усного повідомлення.

11.3.5. У випадку виникнення аварійної ситуації з окремим повітряним судном, відповідні координаційні повідомлення доповнюються усним описом аварійної ситуації. Відповідні координаційні повідомлення мають включати одну з приведених нижче фраз:

UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
 UNABLE RVSM DUE TURBULENCE.

12. Вертикальне ешелонування в заборонених зонах, зонах обмеження польотів або небезпечних зонах

12.1. Усі повітряні судна, що виконують польоти в заборонених

зонах, зонах обмеження польотів або небезпечних зонах, вважаються такими, що не затверджені до польотів з RVSM.

12.2. Необхідний мінімум вертикального ешелонування між вертикальними межами повітряного простору з обмеженнями й резервуванням та іншими повітряними суднами, що не беруть участь у такій діяльності та виконують польоти у повітряному просторі з RVSM, має бути:

600 метрів (2000 футів) вище верхньої межі зони вищевказаної діяльності для верхніх меж, розташованих на ешелонах польоту 290 та вище; та

600 метрів (2000 футів) нижче нижньої межі вищевказаної діяльності, для нижніх меж, розташованих на ешелонах польоту 300 і вище.

12.3. У повітряному просторі, де відповідальні органи ОПР повністю мають інформацію про статус затвердження до польотів з RVSM усіх повітряних суден, можливе застосування мінімуму вертикального ешелонування у 300 метрів (1000 футів) між повітряними суднами, затвердженими до польотів з RVSM.

13. Угоди між районними диспетчерськими центрами

13.1. Для оптимізації процесу передачі керування за рахунок визначення нових оптимальних ешелонів польоту при передачі керування повітряним судном між суміжними РДЦ верхнього повітряного простору необхідно переглянути існуючі угоди між ними.

13.2. У текстах угод між суміжними РДЦ потрібно передбачити опис "FLAS для непередбачуваних обставин", які можуть застосовуватися на час дії метеорологічних умов, які вимагають повернення до мінімуму вертикального ешелонування у 600 м (2000 футів).

13.3. Для спрощення процедур планування із застосуванням VSM у 600 м (2000 футів) для повітряних суден, не затверджених до RVSM, і які направляються до повітряного простору з RVSM, деякі РДЦ верхнього повітряного простору можуть розглянути можливість збільшення часового інтервалу завчасної передачі розрахункового повідомлення.

13.4. До тексту угод між суміжними РДЦ необхідно включити опис точних процедур координації з РДЦ, які не отримують плани польотів від IFPS, для забезпечення точної передачі інформації про наявність дозволу на польоти з RVSM по кожному окремо взятому польоту.

14. Схема розподілу ешелонів польоту

Схема розподілу ешелонів польотів (FLAS) призначена для оптимізації існуючого повітряного простору за рахунок визначення нових ешелонів польоту для окремо взятих ділянок маршрутів ОПР, а також для розвантаження та спрощення основних пунктів перетину маршрутів за рахунок надання додаткових ешелонів польоту, які входять до нових узгоджених FLAS. FLAS розглядається для повітряного простору, в якому виконуються задачі переходу і для повітряного простору, який розміщений поблизу.

15. Секторизація

15.1. Організація секторів у верхньому повітряному просторі з RVSM проводиться на підставі аналізу оптимальних ешелонів польоту, які позначають вертикальні межі секторів, та оцінюються вимоги для зміни вертикальних меж при адаптації до FLAS або для прогнозування змін вертикальних профілів основних потоків руху.

15.2. Для забезпечення необхідного вертикального ешелонування у 600 м (2000 футів) у межах повітряного простору з RVSM для повітряних суден, які виконують польоти як GAT і не затверджені до польотів з RVSM, усі суміжні сектори, шляхом внутрішнього узгодження, забезпечують постійне надходження інформації про наявність таких польотів.

15.3. РДЦ / РДЦ верхнього повітряного простору повинні визначити вертикальні межі секторів на підставі інтервалу в 250 м (500 футів), розміщеного між двома ешелонами, які використовуються для польотів.

Наприклад: До впровадження RVSM верхня межа сектора: ешелон польоту 300. Після впровадження RVSM верхня межа сектора: ешелон польоту 295.

15.4. При організації секторів урахується можливість

призначення ешелону польоту 275 як розмежувального ешелону двох секторів. У цьому разі відповідний сектор РДЦ у повітряному просторі з RVSM, при виникненні непередбачуваних обставин, пов'язаних з відмовою бортового обладнання, має можливість призначати повітряному судну ешелон "без застосування" RVSM (ешелон польоту 280).

16. Бортова система попередження зіткнень

16.1. Екіпаж повітряного судна несе відповідальність за виконання маневрів з уникнення зіткнень, що базуються на консультаціях з уникнення зіткнень (RA) ACAS II.

16.2. Процедури ОПР повітряних суден, які обладнані засобами ACAS II, не відрізняються від процедур ОПР повітряних суден, які не обладнані ACAS II.

16.3. Якщо екіпаж повітряного судна доповідає про виконання маневрів з уникнення зіткнень, що базується на RA ACAS II, то диспетчер не вживає заходів зі змін плану польоту до того часу, доки не отримає доповідь екіпажу про повернення його до умов останнього диспетчерського дозволу, але продовжує надавати інформацію про рух, якщо це доцільно.

Заступник начальника
Департаменту безпеки
транспортної та технічної політики
Мінтрансу України

Ю. В. Гержод

Додаток 1
до п. 5.3.1 Правил виконання
польотів та обслуговування
повітряного руху
в повітряному просторі
України зі скороченим
мінімумом вертикального
ешелонування

Таблиця крейсерських ешелонів, що застосовуються в повітряному просторі України з RVSM

Ешелони польоту згідно з напрямком руху (FL280-FL430)	
Напрямок руху від 180 (град) до 359 (град)	Напрямок руху від 000 (град) до 179 (град)
<- FL430 (Не RVSM)	
	FL410 ->
<- FL400	
	FL390 ->
<- FL380	
	FL370 ->
<- FL360	
	FL350 ->
<- FL340	
	FL330 ->
<- FL320	
	FL310 ->
<- FL300	

	FL290 ->
<- FL280 (He RVSM)	

Додаток 2
до п. 8.2.4 Правил виконання
польотів та обслуговування
повітряного руху в
повітряному просторі
України зі скороченим
мінімумом вертикального
ешелонування

Таблиця призначення ешелонів польоту
для повітряних суден, не затверджених до
польотів з RVSM, та таких,
що не є державними повітряними суднами

	Аеродром призначення в горизонтальних межах повітряного простору з RVSM	Аеродром призначення за горизонтальними межами повітряного простору з RVSM
Аеродром вильоту в горизонтальних межах повітряного простору з RVSM	Призначити ешелон польоту нижче повітряного простору з RVSM	Призначити ешелон польоту нижче повітряного простору з RVSM
Аеродром вильоту за горизонтальними межами повітряного простору з RVSM	Призначити ешелон польоту нижче повітряного простору з RVSM	Призначити ешелон польоту нижче або вище повітряного простору з RVSM

Публікації документа

- **Офіційний вісник України** від 08.02.2002 — 2002 р., № 4, стор. 54, стаття 147, код акта 21206/2002