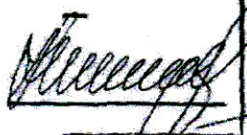


ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)
НАКАЗ

11.04.2016

Київ

№ 258

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України	
«06» травня 2016р.	
№687/28817	
Керівник реєструючого органу _____	
	підпис

Про затвердження Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління аеронавігаційною
інформацією»

Відповідно до частин першої, п'ятої статті 1, частини першої статті 37 Повітряного кодексу України, підпункту 44 пункт) 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та вимог ЄВРОКОНТРОЛЮ

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією», що додаються.

СЛУЖБА АЕРОНАВІГАЦІЙНОЇ
ІНФОРМАЦІЇ
У К Р А Е Р О Р У Х
БХ №3/УЧО ДА:А 14.06.16

2. Департаменту аеронавігаційної інформації (Сімак В.М.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства транспорту України від 01 липня 2004 року № 564 «Про затвердження Правил обслуговування аеронавігаційною інформацією», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 23 липня 2004 року за № 913/9512 (із змінами).

4. Цей наказ набирає чинності з 01 жовтня 2016 року.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби

О.В. Більчук

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України

«06» травня 2016р.

за № 687/28817

Керівник реєструючого
органу _____

підпис



ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України

11 квітня 2016 року № 258

Авіаційні правила України

«Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією»

І. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила визначають порядок організації обслуговування та управління аеронавігаційними даними і аеронавігаційною інформацією, що надаються на території України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

2. Дія цих Авіаційних правил поширюється на суб'єктів авіаційної діяльності.

3. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:
аеронавігаційна інформація – інформація, отримана в результаті збирання, аналізу й форматування аеронавігаційних даних;

аеронавігаційні дані – викладення аеронавігаційних фактичних даних, концепції або інструкції в формалізованому порядку, придатному для зв'язку, інтерпретації або обробки;

база даних – один або декілька структурованих файлів даних;

бюлетень передпольотної інформації – підготовлена перед польотом поточна інформація NOTAM, яка має важливе експлуатаційне значення;

валідація – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що вимоги, призначені для конкретного передбачуваного використання або застосування, виконані;

верифікація – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що встановлені вимоги були виконані;

висота відносно еліпсоїда/геодезична висота – висота відносно поверхні базового еліпсоїда, виміряна уздовж нормалі до еліпсоїда, проведеної через розглянуту точку;

геодезична відстань – найменша відстань між будь-якими двома точками на математично визначеній еліпсоїдній поверхні;

геоїд – еквіпотенційна поверхня у гравітаційному полі Землі, що збігається зі спокійним середнім рівнем моря і його продовженням під материками;

довірчий рівень – ймовірність того, що дійсне значення параметра знаходиться в межах визначеного інтервалу навколо його оціночного значення;

електронний AIP – це збірник аеронавігаційної інформації України в електронному форматі, що дозволяє друкувати інформацію на папері, відображати її на екрані користувача повітряного простору та здійснювати обмін цифровими даними;

забезпечення якості – складова частина управління якістю, зосереджена на створенні впевненості у тому, що вимоги до якості будуть виконані;

збірник аеронавігаційної інформації – видана або санкціонована державою публікація, що містить довготермінову аеронавігаційну інформацію, яка має важливе значення для аеронавігації;

зона маневрування – частина аеродрому, крім перонів, призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден;

інструкція – офіційне джерело аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації щодо виконання польотів повітряних суден на аеродромах,

вертодромах та постійних злітно-посадкових майданчиках, пунктах запуску куль-пілотів, використання повітряного простору полігонів, кар'єрів, пунктів запуску метеорологічних радіозондів та пунктів проведення стрільб (далі – Інструкція);

картографічна база даних аеродрому – підбір картографічних даних аеродрому, систематизованих і наданих у вигляді сукупності структурованих даних;

класифікація цілісності (аеронавігаційні дані) – класифікація, заснована на потенційному ризику використання недостовірних даних;

комплект масивів даних – набір масивів даних, що відповідають однаковій специфікації продукту;

компонування – процес об'єднання даних, отриманих з багатьох джерел, до бази даних і створення основи для подальшої обробки;

масив даних – певний набір даних;

місцевість – поверхня Землі з такими природними елементами, як гори, пагорби, хребти, долини, скупчення води, вічного льоду і снігу, за виключенням перешкод;

місцезнаходження (географічне) – координати (широта і довгота), що визначають місцезнаходження точки на поверхні Землі, відповідно до математично обчисленого референц-еліпсоїда;

метадані – дані, що надають структурований опис змісту, якості, стану або інших характеристик даних;

обслуговування аеронавігаційною інформацією – обслуговування, організоване у визначеній зоні відповідальності, для забезпечення надання аеронавігаційної інформації, необхідної для забезпечення безпеки польотів, регулярності та ефективності аеронавігації;

оригіна́тор – це юридична особа або фізична особа – підприємець, яка надає первинну аеронавігаційну інформацію та аеронавігаційні дані і не є суб'єктом авіаційної діяльності, має документ дозвільного характеру;

перешко́да – усі нерухомі (тимчасові або постійні) і рухомі об'єкти або їх частини, які розташовані в зоні, призначеній для руху повітряних суден по

поверхні, або знаходяться над відповідною поверхнею, призначеною для забезпечення безпеки повітряних суден у польоті, перебувають за межами цієї відповідної поверхні та визначені як такі, що можуть представляти небезпеку для повітряної навігації;

поверхня обліку даних про перешкоди місцевості – певна поверхня, яка використовується з метою встановлення даних щодо перешкоди, та/або місцевість;

постачальник – суб'єкт авіаційної діяльності, який надає аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію;

продукція служби аеронавігаційної інформації – аеронавігаційна інформація, надана у формі аеронавігаційних карт, елементів об'єднаного пакета аеронавігаційної інформації, крім NOTAM та бюлетеня передпольотної інформації;

пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху – підрозділ, що забезпечує отримання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху і планів польотів, які надаються перед вильотом користувачам повітряного простору;

пункт передпольотної інформаційного обслуговування – підрозділ, який забезпечує отримання, обробку, аналіз та надання необхідної аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору;

рекомендована практика ІКАО – вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності міжнародної аеронавігації;

робоча площа – частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки й руління повітряних суден, що складається з площі маневрування та перону (перонів);

роздільна здатність – кількість одиниць або цифр, що визначає порядок вимірюваного або розрахованого значення, яке використовується;

система управління якістю – сукупність взаємопов’язаних або взаємодійних елементів в системі управління для спрямування та контролювання діяльності організації щодо якості;

служба аеронавігаційної інформації – служба, створена в конкретно встановленій зоні дії, яка відповідає за надання аеронавігаційної інформації/даних, необхідних для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації;

специфікація інформаційного продукту – докладний опис масиву даних або комплекту масивів даних разом з додатковою інформацією, що дозволить їх сформувати, надати іншій стороні і забезпечити їх використання іншою стороною;

стандарт ІСАО – вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності міжнародної аеронавігації;

термінова інформація – інформація щодо введення в терміновому порядку важливих з експлуатаційної точки зору постійних або тимчасових змін в інформації;

точність – ступінь відповідності розрахункового або вимірюваного значення дійсним значенням;

управління аеронавігаційною інформацією – динамічне, комплексне управління аеронавігаційною інформацією шляхом надання цифрових аеронавігаційних даних гарантованої якості і обміну ними у співробітництві з усіма сторонами;

хвиля геоїда – відстань (позитивне значення або негативне значення) між поверхнею геоїда і поверхнею математично визначеного референц-еліпсоїда. У відношенні до еліпсоїда, визначеного у Світовій геодезичній системі координат WGS-84, різниця між висотою відносно еліпсоїда WGS-84 та ортометричною висотою геоїда є хвиля геоїда;

циркуляр аеронавігаційної інформації – повідомлення, що містить інформацію, яка не вимагає випуску NOTAM або включення її в AIP України, але яка стосується питань безпеки польотів або аеронавігаційних, технічних, адміністративних і юридичних питань;

цілісність – певна гарантія того, що аеронавігаційні дані та їхні значення не втрачені або не змінювалися з моменту підготовки даних або санкціонованого внесення поправки;

член льотного екіпажу – член екіпажу, який має свідоцтво та на якого покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом виконання польотного завдання;

якість даних – ступінь або рівень ймовірності того, що надані дані відповідають вимогам користувача даних з точки зору точності, роздільної здатності і цілісності.

Інші терміни, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та стандартах ІКАО.

4. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

Євроконтроль – Європейська організація з безпеки аеронавігації;

ІВП – інструкція з виконання польотів;

ІВПП – інструкція з використання повітряного простору;

ОПАНІ – об'єднаний пакет аеронавігаційної інформації;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ОрПР – організація повітряного руху;

ППО – протиповітряна оборона;

ПС – повітряне судно;

РД – рульова доріжка;

PCP – регіональний структурний підрозділ;
CAI – служба аеронавігаційної інформації;
ЦАНЗ – центр аеронавігаційного забезпечення Збройних Сил України;
AD – аеродром;
ADIZ – розпізнавальна зона протиповітряної оборони;
AFS – авіаційна фіксована служба;
AIC – циркуляр аеронавігаційної інформації;
AIM – управління аеронавігаційною інформацією;
AIP України – збірник аеронавігаційної інформації;
AIRAC – регламентація та контролювання аеронавігаційної інформації, які означають систему, призначену для завчасного повідомлення про обставини, що викликають необхідність внесення значних змін в експлуатаційну практику;

AIXM – модель обміну аеронавігаційною інформацією;
AMDB – картографічна база даних аеродрому;
ARO – пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху;
ARP – контрольна точка аеродрому;
ASHTAM – NOTAM спеціальної серії, що містить надану в особливому форматі інформацію про зміни вулканічної діяльності (про вулканічне виверження та/або хмари вулканічного попелу), яка має важливе значення для виконання польотів повітряних суден;

STA – диспетчерський район;
CTR – диспетчерська зона;
DME – всебічно направлений далекомірний радіомаяк;
EAD – Європейська база даних CAI;
eAIP – електронний AIP;
EGM – 96 – Земля Гравітаційна Модель – 1996;
ENR – на маршруті польоту;
EST – NOTAM з невизначеним продовженням часу дій (NOTAM розрахунковий);

- FATO – зона кінцевого етапу заходження на посадку та зона зльоту;
- FIR – район польотної інформації;
- GBAS – наземна система функціонального доповнення;
- GIS – географічна інформаційна система;
- GNSS – глобальна навігаційна супутникова система;
- ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації;
- ILS – система посадки за приладами;
- INS – інерційна навігаційна система;
- ISO – міжнародна організація зі стандартизації;
- MLS – мікрохвильова система посадки (система посадки сантиметрового діапазону);
- MSL – середній рівень моря;
- NDB – ненаправлений радіомаяк;
- NIL – немає повідомлень/даних;
- NOF – орган міжнародних повідомлень NOTAM;
- NOTAM – повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь – якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;
- NOTAMC – NOTAM, що скасовує дію іншого NOTAM;
- NOTAMN – NOTAM, що містить нову інформацію;
- NOTAMR – NOTAM, що замінює попередній NOTAM;
- OCA/OCN – абсолютна/відносна висота прольоту перешкод;
- PERM – NOTAM постійного характеру;
- PIB – бюлетень передпольотної інформації;
- SAR – пошук та рятування;
- SBAS – супутникова система функціонального доповнення;
- SID – стандартний виліт за приладами;

SNOWTAM – NOTAM спеціальної серії, який повідомляє за встановленим форматом про наявність або ліквідацію небезпечних умов, що склалися через сніг, лід, сльоту або стоячу воду, що утворилася в результаті танення снігу, льоду та сльоти, на робочій площі аеродрому;

SRE – оглядовий радіомаяк системи радіолокаційного точного заходження на посадку;

STAR – стандартне прибуття за приладами;

SUP – доповнення до AIP;

TLOF – зона приземлення та відриву повітряного судна;

TMA – термінальний диспетчерський район;

TRA – тимчасово зарезервований район;

TRIGGER NOTAM – NOTAM, який містить стислу інформацію про зміст, номер і дату набуття чинності поправки чи доповнення до AIP, що публікуються відповідно до процедур AIRAC;

TSA – тимчасово відокремлений район;

UTC – всесвітній координований час;

VOLMET – метеорологічна інформація для повітряних суден, що знаходяться у польоті;

VOR – всебічно направлений радіомаяк діапазону ДВЧ, радіотехнічна система ближньої навігації;

WGS-84 – Світова геодезична система координат.

II. Загальні системи відліку для цілей аеронавігації

1. Для цілей аеронавігації в Україні використовуються системи вимірів відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO.

В горизонтальній площині для цілей аеронавігації використовується система відліку WGS-84. Усі опубліковані географічні координати, що позначають широту і довготу, відображають відносно геодезичної системи відліку WGS-84.

2. Ступінь роздільної здатності географічних координат, що публікуються на карті, має відповідати роздільній здатності і класифікації цілісності аеронавігаційних даних, що публікуються (додаток 1).

3. У вертикальній площині для цілей аеронавігації як система відліку використовується прийнятий за основу MSL, який забезпечує зв'язок відносних висот (перевищень), що залежать від гравітації, з поверхнею, яка зветься геоїдом.

4. Як глобальна модель гравітації використовується гравітаційна модель Землі – 1996 (EGM-96), яка містить дані про поле довгих гравітаційних хвиль через градус до 360.

5. До значень перевищення відносно MSL (геоїда) конкретних знімальних наземних позицій для цих позицій публікується інформація про хвилю геоїда відносно поверхні еліпсоїда.

6. Ступінь роздільної здатності значень хвилі геоїда у місці перевищення аеродрому, що публікуються на карті, має відповідати вимогам, зазначеним у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

7. Для міжнародної цивільної авіації як система відліку часу використовується григоріанський календар та UTC.

III. Повноваження суб'єктів авіаційної діяльності щодо обслуговування/управління аеронавігаційними даними і аеронавігаційною інформацією

1. Суб'єкти авіаційної діяльності

Державна авіаційна служба України;

провайдер аеронавігаційного обслуговування;

постачальник аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

користувачі повітряного простору.

Кожен суб'єкт авіаційної діяльності у сфері обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією несе відповідальність, визначену законом.

2. Державіаслужба

1. Державіаслужба здійснює контроль та нагляд за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

2. Державіаслужба відповідно до вимог стандартів і рекомендованої практики ІКАО може створювати службу аеронавігаційної інформації з однією або декількома договірними державами.

3. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація супроводжуються чітким посиленням на те, що інформація надається з дозволу Державіаслужби.

4. Організація обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією здійснюється Державіаслужбою відповідно до вимог стандартів та рекомендованої практики ІКАО з якості аеронавігаційних даних та документів Євроконтролю.

5. Державіаслужба встановлює порядок обслуговування аеронавігаційною інформацією та визначає порядок публікації ОПАНІ.

6. Державіаслужба має повідомляти ІКАО про відмінності між встановленою практикою щодо здійснення обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією в межах повітряного простору України та встановленою міжнародною практикою відповідно до стандартів ІКАО.

7. У разі якщо сертифікат аеродрому, вертодрому або посвідчення постійного ЗПМ анулюється або не продовжується більше ніж півроку, Державіаслужба виключає інформацію з АІР України щодо такого аеродрому, вертодрому або постійного ЗПМ.

3. Служба аеронавігаційної інформації

1. Уповноваженим органом з питань обслуговування/управління аеронавігаційними даними та аеронавігаційною інформацією є САІ.

САІ діє відповідно до цих Авіаційних правил, положення про САІ, законодавства України в сфері обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією та з урахуванням вимог стандартів і рекомендованої практики ІКАО та вимог Євроконтролю. Положення про САІ погоджується Державіаслужбою.

2. Основним завданням САІ є забезпечення потоку аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації, необхідних для забезпечення безпечного, регулярного, економічного та ефективного функціонування глобальної системи організації повітряного руху на екологічно збалансованій основі. При цьому аеронавігаційна інформація, яка необхідна для оперативного використання, має бути однаковою та послідовною на всіх етапах проходження аеронавігаційної інформації від отримання її з різних джерел до розповсюдження.

3. САІ надає аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію, необхідну для забезпечення безпеки, регулярності і ефективності аеронавігації, у формі, яка відповідає вимогам стандартів та рекомендованої практики ІСАО та документів Євроконтролю щодо організації повітряного руху, а також відповідає експлуатаційним потребам:

1) персоналу, який пов'язаний з виконанням польотів, у тому числі льотних екіпажів, які планують польоти на авіаційних тренажерах;

2) органу обслуговування повітряного руху, який є відповідальним за польотно-інформаційне обслуговування, та служб, які відповідають за передпольотну інформацію.

4. САІ отримує, перевіряє або компонує, редагує, форматує, видає/зберігає і розповсюджує аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію в межах повітряного простору України.

5. САІ отримує аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію і забезпечує передпольотне інформаційне обслуговування з джерел, що вказані у пункті 1 розділу IV цих Авіаційних правил.

6. САІ надає будь-які аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію САІ інших держав.

7. САІ контролює строк дії NOTAM та відповідність опублікованої інформації в АІР України інформації, що наведена в ІВП та ІВПІІ.

8. Результати аналізу щодо ідентичності інформаційного наповнення ІВП, ІВПП та АІР України САІ надає до Державіаслужби щокварталу до 15 числа місяця, наступного за звітним.

9. САІ наприкінці року здійснює перевірку та аналіз недоліків при підготовці та публікації ОПАНІ. Результати перевірки надаються до Державіаслужби в строк до 01 лютого наступного за звітним року.

10. САІ співпрацює з EAD у межах, визначених угодою між Державним підприємством обслуговування повітряного руху України (далі – Укрерорух) та EAD.

4. Провайдер аеронавігаційного обслуговування

1. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен забезпечувати обслуговування безпечно, ефективно, стабільно та обґрунтовано відповідно до рівня потреб, характерних для відповідної частини повітряного простору України.

2. Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією повинно забезпечуватись адекватними технічними й операційними можливостями та оцінками.

3. Провайдер аеронавігаційного обслуговування повинен:

мати організаційну структуру, яка забезпечує надання безпечного, ефективного, стабільного та обґрунтованого відповідно до рівня потреб обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією;

управляти безпекою обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією на всіх рівнях обслуговування через застосування відповідних

інтерфейсів з відповідними суб'єктами, які можуть прямо впливати на безпеку при наданні відповідного виду обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією;

мати відповідно підготовлений персонал для безпечного, ефективного і стабільного обслуговування;

мати систему управління охороною і захистом з метою безпеки його технічних засобів та персоналу, попередження незаконного втручання при наданні відповідних видів обслуговування;

здійснювати обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією відкрито і прозоро, оприлюднювати річний звіт щодо своєї діяльності;

публікувати умови доступу щодо видів обслуговування та мати формальний консультаційний процес з користувачами на регулярній основі як мінімум один раз на рік, поєднуючи індивідуальний та колективний підхід.

4. З метою забезпечення ефективної реалізації державної політики нагляду за безпекою польотів цивільної авіації підприємства, організації, які здійснюють діяльність, пов'язану з аеронавігаційним обслуговуванням (провайдери аеронавігаційного обслуговування), підлягають сертифікації Державіаслужбою.

5. Постачальник аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Постачальник повинен мати відповідний сертифікат щодо надання послуг з аеронавігаційного обслуговування, виданий Державіаслужбою.

2. Постачальник укладає з провайдером аеронавігаційного обслуговування угоди щодо надання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації.

3. Постачальник відповідає за якість наданих аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.

З метою контролю відповідності інформації, що надається до провайдера аеронавігаційного обслуговування, інформація перевіряється і узгоджується уповноваженими підрозділами постачальника.

4. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація надаються постачальником своєчасно, повно, з відповідною якістю в стандартизованих форматах, які дозволяють забезпечити їх автоматизовану обробку, зберігання та пошук.

5. Постачальник, що здійснює обслуговування (забезпечення) польотів, використання повітряного простору, призначає відповідального за збирання, компонування та супроводження аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації з наступним наданням цієї інформації до CAI.

6. Постачальник аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації як утримувач Інструкції відповідає за своєчасне внесення змін до неї.

7. Постачальник, що здійснює обслуговування (забезпечення) виконання польотів, використання повітряного простору, організовує щоквартальний перегляд Інструкції з метою виявлення та усунення невідповідностей опублікованих аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації фактичним даним/інформації та інформує CAI про результати перегляду.

8. У разі відсутності чинної Інструкції діяльність, пов'язана з використанням повітряного простору, забороняється.

6. Оригіатор аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація, що надаються оригіатором, повинні відповідати вимогам, встановленим стандартами та рекомендованою практикою ІСАО.

2. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація, що надаються оригіатором, повинні відповідати документам Євроконтролю щодо якості аеронавігаційних даних.

7. Користувач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Користувач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації зобов'язаний використовувати аеронавігаційні дані і аеронавігаційну інформацію лише від сертифікованих Державіаслужбою постачальника та/або провайдера аеронавігаційного обслуговування.

2. Користувач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, якщо він є постачальником або провайдером аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації для інших користувачів, відповідає за своєчасність, повноту, відповідну якість надання інформації.

IV. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація

1. Джерела аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

Державіаслужба;

провайдер аеронавігаційного обслуговування;

постачальник аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

оригіатор аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

користувачі повітряного простору;
CAI інших держав;
EAD;
ЦАНЗ у частині, що стосується аеродромів державної авіації;
інші доступні джерела.

2. Загальні вимоги щодо аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Загальні вимоги щодо аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації передбачають забезпечення підтримки виконання польотів при використанні нових, гнучких процедур щодо повітряного простору України.

Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація мають бути однаковими і послідовними на всіх етапах проходження інформації від отримання з різних джерел до розповсюдження.

2. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація затверджуються Державіаслужбою та публікуються CAI з чітким посиланням на те, що вони опубліковані за рішенням Державіаслужби.

3. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація надаються своєчасно, точно, повно, в стандартизованих форматах, що дозволяє забезпечити їх автоматизовану обробку, збереження та пошук.

4. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація також включають картографічну та електронну інформацію про аеродроми, вертодроми, постійні ЗПМ, а також електронні дані про місцевість та перешкоди.

5. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація повинні регулярно оновлюватися.

6. Написання географічних назв на аеронавігаційних картах виконуються латиницею відповідно до української транслітерації, встановленої законодавством України.

7. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація публікуються у вигляді ОПАНІ.

8. При підготовці, обробці й розповсюдженні аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації використовуються одиниці виміру відповідно до чинного законодавства України.

9. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація, що отримані з джерел аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, перевіряються перед розповсюдженням.

10. Аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація також включають картографічну та електронну інформацію про аеродроми, вертодроми, постійні ЗПМ, пункти запуску куль-пілотів, кар'єри, пункти запуску метеорологічних радіозондів та пункти проведення стрільб.

11. Скорочення ІСАО використовується у всіх випадках, коли його застосування виправдане і коли воно полегшує сприйняття аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, що розповсюджуються.

12. Надання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору України здійснюється з урахуванням вимог законодавства про захист інформації та за допомогою таких видів електронного зв'язку:

телефонний зв'язок;

факсимільний зв'язок;

авіаційний фіксований зв'язок;

канал мережі Інтернет.

V. Обмін аеронавігаційними даними і аеронавігаційної інформацією

1. САІ надає запити на отримання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, що надходять від іноземних держав, та здійснює супроводження їх ОПАНІ.

2. САІ встановлює прямі контакти зі САІ інших держав з метою спрощення міжнародного обміну аеронавігаційними даними і аеронавігаційною інформацією.

3. Один примірник кожного елемента ОПАНІ, що був запитаний САІ інших держав, надається безкоштовно у взаємно погодженій формі на запит САІ інших держав.

4. САІ здійснює обмін декількома примірниками елементів об'єднаного пакета аеронавігаційної інформації та іншими аеронавігаційними документами, включаючи нормативно-правові акти України, за двосторонніми угодами між договірними державами.

5. САІ надає САІ інших держав аеронавігаційні дані і аеронавігаційну інформацію, що необхідні їм для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності аеронавігації, з урахуванням вимог чинного законодавства України та вимог, встановлених стандартами та рекомендованою практикою ІКАО з якості аеронавігаційних даних та документами Євроконтролю.

6. САІ відповідає за достовірність статичних і динамічних аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації України, опублікованих (розміщених) в EAD.

7. Придбання аеронавігаційної інформації, в тому числі елементів ОПАНІ, від держав, які не є членами ІСАО, здійснюється через укладання додаткових угод.

VI. Відшкодування витрат

1. Накладні витрати, пов'язані зі збором та обробкою аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, відшкодовуються відповідно до принципів і політики ІСАО щодо аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування та у порядку, встановленому чинним законодавством України.

2. Розмір плати, що береться з окремого користувача за надання конкретної продукції САІ, базується на витратах на друкування паперових екземплярів або виробництво електронних носіїв з затратами на їх розповсюдження.

3. За відсутності таких витрат аеронавігаційна інформація або аеронавігаційні дані можуть розповсюджуватись на безоплатній основі за допомогою сучасних технологій зв'язку.

VII. Управління аеронавігаційною інформацією

1. Валідація та верифікація аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації

1. Ресурси й процеси управління інформацією, визначені САІ, мають бути достатніми для забезпечення своєчасного збору, обробки, зберігання, інтеграції, обміну й доставки аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації гарантованої якості в рамках системи ОрПР.

2.3 метою забезпечення відповідної якості даних матеріали, що підлягають опублікуванню і включаються як частина ОПАНІ, перед наданням до САІ ретельно перевіряються.

3. САІ встановлює процедури верифікації й валідації з метою забезпечення дотримання та виконання вимог до якості отриманих аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, а саме: точності, роздільної здатності, цілісності та простежуваності.

4. Менеджмент якості аеронавігаційних даних здійснюється відповідно до чинних національних та міжнародних документів з питань системи управління якістю.

5. САІ має право відправляти на доопрацювання матеріали, які не відповідають встановленим вимогам до якості аеронавігаційних даних, визначених главою 2 цього розділу та додатком 1 до цих Авіаційних правил.

2. Вимоги до якості аеронавігаційних даних

1. Ступінь точності аеронавігаційних даних визначається залежно від типу даних. Існує три типи позиційних даних:

- 1) знімальні точки (пороги ЗПС, позиції навігаційних засобів тощо);
- 2) розрахункові точки (результати математичних розрахунків на основі відомих знімальних точок, точок у просторі/контрольних точок);
- 3) заявлені точки (наприклад, точки на межах району польотної інформації).

2. Вимоги до точності аеронавігаційних даних наведені в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

3. Ступінь роздільної здатності даних, що публікуються, залежить від типу аеронавігаційних даних.

4. Ступінь роздільної здатності елементів аеронавігаційних даних, що містяться в базі даних, має бути порівнюваним з вимогами до точності даних.

5. Ступінь роздільної здатності елементів аеронавігаційних даних, що містяться в базі аеронавігаційних даних, може бути вищим, ніж роздільна здатність при відображенні цих елементів аеронавігаційних даних.

6. Вимоги до роздільної здатності аеронавігаційних даних наведені в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

7. Ступінь цілісності аеронавігаційних даних визначається залежно від типу даних.

8. Цілісність аеронавігаційних даних зберігається протягом усього інформаційного процесу з моменту зйомки/підготовки до відправлення наступному можливому користувачеві або органу, що отримує аеронавігаційну інформацію від постачальника аеронавігаційної інформації.

9. Вимоги до класифікації цілісності аеронавігаційних даних наведені в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

10. Залежно від класифікації цілісності аеронавігаційних даних, яка застосовується, існують такі процедури валідації та верифікації стосовно:

1) звичайних аеронавігаційних даних – запобігання спотворенню на етапі обробки даних;

2) важливих аеронавігаційних даних – має бути гарантія, що спотворення аеронавігаційних даних не виникне на будь-якому етапі процесу і при необхідності можуть бути передбачені додаткові процедури для усунення потенційних ризиків з метою отримання додаткових гарантій цілісності даних на цьому рівні;

3) критичних аеронавігаційних даних – має бути гарантія, що спотворення аеронавігаційних даних не виникне на будь-якому етапі процесу і повинні бути передбачені додаткові процедури гарантії цілісності для повного усунення наслідків недоліків, що виявляються в результаті ретельного аналізу загальної архітектури системи в якості потенційних ризиків цілісності даних.

3. Метадані

1. Збір метаданих здійснюється для процесів обробки аеронавігаційних даних і пунктів обміну. Такий збір метаданих використовується протягом всіх етапів проходження даних аеронавігаційної інформації з моменту огляду/складання таких даних та до моменту їх розсилки наступному передбачуваному користувачеві.

2. Метадані, що підлягають збору, включають:

назви організацій, що провадять будь-які заходи щодо складання, обробки та передачі даних;

опис проведених заходів;

дату і час проведення заходу.

4. Захист аеронавігаційних даних

1. Аеронавігаційні дані та масиви даних захищаються від несанкціонованого використання та неконтрольованого ознайомлення, модифікації, знищення, копіювання чи поширення. Доступ до аеронавігаційних даних та масивів даних надається тільки ідентифікованим та автентифікованим користувачам.

2. Масиви аеронавігаційних даних на електронних носіях захищаються шляхом включення в масиви даних контролю з використанням 32-бітового циклічного надлишкового коду (CRC). Це стосується захисту масивів даних всіх рівнів цілісності.

5. Використання засобів автоматизації

1. Провайдер з метою підвищення оперативності, якості, ефективності й рентабельності діяльності CAI запроваджує автоматизовану систему та засоби автоматизації.

2. У випадках, коли аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація надаються в різних форматах, впроваджуються процеси забезпечення узгодженості даних та інформації, що представлені в різних форматах.

3. З метою дотримання вимог стандартів та рекомендованої практики ІСАО щодо якості аеронавігаційних даних засоби автоматизації:

1) дозволяють проводити обмін аеронавігаційними даними між сторонами, які беруть участь у процесах обробки даних;

2) дозволяють використання моделі обміну аеронавігаційною інформацією й моделі обміну даними, що розраховані на можливість глобальної взаємодії.

4. Автоматизована система повинна мати відповідний захист щодо унеможливлення порушення цілісності та доступності аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.

6. Система управління якістю

1. Управління якістю здійснюється в рамках системи управління якістю суб'єкта авіаційної діяльності у сфері обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією, впровадженою відповідно до вимог авіаційних правил України та міжнародних документів.

2. Провайдер повинен мати систему управління якістю, яка покриватиме всі види обслуговування, які він надає.

3. Система управління якістю CAI повинна відповідати міжнародним стандартам.

4. Управління якістю застосовується на всіх етапах обробки даних аеронавігаційної інформації з моменту підготовки даних та до моменту їх розсилки наступному передбачуваному користувачеві повітряного простору з урахуванням запланованого використання даних.

5. В рамках створеної системи управління якістю визначаються компетенції й пов'язані з ними знання, вміння й навички, які необхідні для

виконання кожної функції, а персонал, що призначається для виконання цих функцій, має належну підготовку.

7. Врахування аспектів людського фактора

1. З метою оптимального використання аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації при їх складанні, визначенні змісту, обробці і розповсюдженні враховується людський фактор.

2. При виявленні факторів ризику у випадках взаємодії між людьми враховується цілісність інформації та уживаються заходи щодо їх усунення. Реалізація таких заходів може бути здійснена за рахунок конструктивних рішень систем, експлуатаційних процедур або удосконалення умов експлуатації.

VIII. Елементи ОПАНІ

1. ОПАНІ – пакет на паперовому або електронному носії, який складається з таких елементів:

- 1) AIP, включаючи поправки;
- 2) доповнення до AIP;
- 3) NOTAM та PIB;
- 4) AIC;
- 5) контрольні переліки та переліки діючих NOTAM.

2. Елементи ОПАНІ розробляються САІ та подаються на погодження/затвердження до Державіаслужби.

3. Усі елементи ОПАНІ складаються українською та/або англійською мовою.

IX. Збірник аеронавігаційної інформації

1. AIP України – це основне джерело постійної інформації і інформації про тимчасові зміни, що носять довготерміновий характер.

2. Зміст AIP України складається з частин, розділів і підрозділів, які забезпечуються уніфікованими позначками для можливості його зберігання і пошуку стандартизованих електронних аеронавігаційних даних.

Частина 1 «Загальні положення (GEN)» складається із 5 розділів і містить інформацію адміністративного та пояснювального характеру, яка не включається до NOTAM.

Частина 2 «Маршрути (ENR)» складається із 7 розділів і містить інформацію, що стосується повітряного простору і його використання.

Частина 3 «Аеродроми (AD)» складається з 4 розділів і містить інформацію, що стосується аеродромів, вертодромів, постійних ЗПМ та їх використання.

3. Інформація в AIP України представляється у вигляді тексту, таблиць, зображень або карт.

4. До складу AIP України входить конкретний перелік карт, що визначається для кожного аеродрому окремо, при цьому встановлюється такий порядок публікації карт (частина 3 «Аеродроми (AD)»):

- карта аеродрому/вертодрому (ICAO);
- карта наземного аеродромного руху (ICAO);
- карта стоянки/постановки на стоянку повітряного судна (ICAO);
- карта аеродромних перешкод, тип А (ICAO);
- карта місцевості і перешкод у районі аеродрому (ICAO) (електронна);
- карта району (ICAO) (публікується за необхідності);
- оглядова карта мінімальних абсолютних висот управління повітряним рухом (ICAO);
- карта стандартного прибуття за приладами (STAR) (ICAO);
- карта стандартного вильоту за приладами (SID) (ICAO);
- карта заходження на посадку за приладами (ICAO);
- карта місцевості для точного заходження на посадку (ICAO);
- карта візуального заходження на посадку (ICAO);
- маршрутна карта (ICAO);
- електронна аеронавігаційна карта (ICAO).

5. AIP України публікується українською та англійською мовами.

Інформація, що знаходиться в таблицях та картах частини 3 AIP України, публікується англійською мовою.

6. AIP України є самостійним документом.

7. AIP України публікується у вигляді вкладних аркушів.

8. Кожний аркуш AIP України підлягає датуванню. Дата містить у собі число, місяць, рік та є датою публікації або датою набрання чинності інформацією.

9. Контрольний перелік сторінок AIP України з позначенням чинних дат включається до кожної поправки до AIP України для того, щоб допомогти

користувачеві повітряного простору в оновленні інформації збірника. Номер сторінки/назва карти і дата випуску контрольного переліку вказуються в самому контрольному переліку.

10. Кожна сторінка AIP України має примітки, у яких чітко вказуються:

- 1) позначення – AIP України;
- 2) позначення відповідального органу – Державіаслужба;
- 3) номери сторінок/назви карт.

11. Усі зміни до AIP України або нова інформація на перевиданих сторінках чітко позначаються або супроводжуються примітками.

12. Важливі зміни експлуатаційного характеру до AIP України публікуються відповідно до правил AIRAC і чітко позначаються скороченням AIRAC.

13. AIP України змінюється або перевидається з необхідним для його оновлення регулярним інтервалом часу. Внесення виправлень або приміток від руки зводиться до мінімуму. Звичайним способом внесення виправлень є заміна вкладних аркушів.

14. Достовірність аеронавігаційної інформації, що опублікована в AIP України, забезпечується шляхом публікації:

- 1) поправок до AIP України (постійна інформація);

2) доповнень до AIP України (тимчасова інформація, строк дії якої три місяці й більше, або інформація, яка містить графічний матеріал чи текст, що не може бути розповсюджений шляхом видання NOTAM);

3) NOTAM (оперативна інформація);

4) AIC (інформація, що не потребує включення до AIP України, інформаційного, консультативного, пояснювального плану).

15. Постійні та тимчасові зміни до AIP України перевіряються і публікуються САІ відповідно до вимог цих Авіаційних правил.

1. Вимоги щодо поправок до AIP України

1. Постійні зміни аеронавігаційної інформації публікуються у вигляді поправок до AIP України.

2. Підставою для внесення поправок до AIP України є затверджені:

1) зміни до Інструкцій або поправки до них;

2) зміни інформації, що вже опублікована в AIP України.

3. Для кожної поправки надається порядковий номер послідовної нумерації.

4. На кожній сторінці поправки до AIP України, включаючи титульний аркуш, вказується дата опублікування.

5. Згідно із системою AIRAC на кожній сторінці поправки до AIP України, включаючи титульний аркуш, вказується дата набуття чинності.

6. На титульному аркуші поправки до AIP України наводяться питання, які порушуються поправкою.

7. Якщо поправка до AIP України не публікується відповідно до встановленої системи AIRAC, то в цьому випадку випускається і розсилається NOTAM "NIL".

8. Проект змін до AIP України готує суб'єкт авіаційної діяльності.

9. Оформлення поправки до AIP України здійснюється за формою заповнення змін до AIP України, що наведена у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

10. Для попереднього розгляду поправки до AIP України розробник надсилає до Державіаслужби в електронному вигляді проект цієї поправки. За результатами розгляду Державіаслужба інформує розробника про зауваження.

11. Для погодження та затвердження поправки до AIP України, що стосується змін елементів структури повітряного простору України, до Державіаслужби додатково надаються такі документи:

- підстава для внесення змін;
- зміни елементів структури повітряного простору України;
- оцінка безпеки польотів відповідних змін;
- погодження змін з Генеральним штабом ЗС України;
- погодження змін із заінтересованими державними органами;
- карта існуючих та запропонованих елементів структури повітряного простору України;

підтвердження письмового інформування (погодження) суб'єкта авіаційної діяльності, якщо зміни стосуються його району ТМА;
акт з результатами обльоту схем льотних процедур.

12. Затверджена Державіаслужбою поправка до AIP України, що публікується за системою AIRAC, надається до САІ не пізніше ніж за 84 доби до чергової дати набуття чинності за системою AIRAC.

Для спрощення контролю публікацій аеронавігаційної інформації за системою AIRAC САІ щорічно публікує відповідний AIC серії Ц.

13. У разі недотримання строків надання затвердженої поправки САІ встановлює нову дату набрання чинності поправкою.

14. Інформація про зміни елементів структури повітряного простору України, що публікуються в AIP України, надається до САІ двома мовами, українською та англійською.

15. Усі документи про зміни, що стосуються повітряного простору України, надаються на погодження і затвердження до Державіаслужби та до САІ в паперовому та електронному вигляді.

16. Строк розгляду документів про зміни, що стосуються повітряного простору України, не повинен перевищувати 10 робочих днів у САІ та 15 робочих днів у Державіаслужбі з дня надходження змін.

17. Про результати розгляду документів щодо змін у структурі повітряного простору України Державіаслужба в строк 3 доби після прийняття рішення має повідомити розробника поправки. У разі недотримання строків, визначених пунктом 16 цього розділу, або виникнення інших зауважень

Державіаслужба повертає документи розробнику поправки із зазначенням зауважень.

18. Після включення до AIP України документів аеронавігаційної інформації постійного характеру, яка була опублікована через видання PERM NOTAM, цей NOTAM скасовується виданням NOTAMC через 15 робочих днів після дати набрання чинності змінами.

2. Вимоги щодо доповнень до AIP України

1. Доповнення до AIP – аеронавігаційна інформація про тимчасові зміни до AIP, яка має довгостроковий характер (три місяці або більше), та/або аеронавігаційна інформація короткотермінового характеру, що містить великий текстовий та/або графічний матеріал.

2. Аеронавігаційна інформація щодо важливих з експлуатаційної точки зору змін до AIP України публікується у вигляді доповнення до AIP України відповідно до вимог системи AIRAC.

3. Аеронавігаційна інформація, що опублікована за допомогою доповнення до AIP України, зберігається в AIP України, доки зміст у цілому чи частково залишається актуальним.

4. Кожному доповненню до AIP України надається порядковий номер, який послідовно зростає протягом календарного року.

5. Сторінки доповнення до AIP України зберігаються в AIP України, доки зміст у цілому або частково залишається чинним.

6. Контрольний перелік чинних доповнень до AIP України випускається CAI з інтервалом, що не перевищує одного місяця.

7. Сторінки доповнення до AIP розташовують на початку AIP України.
8. Доповнення до AIP України друкуються на кольоровому папері.
9. Оформлення доповнення до AIP України здійснюється за формою заповнення SUP, що наведена у додатку 3 до цих Авіаційних правил.
10. AIP України, поправки і доповнення до AIP України розсилаються найшвидшим засобом комунікації.
11. У випадках, коли доповнення до AIP України розповсюджується замість NOTAM, таке доповнення має містити посилання на порядковий номер NOTAM.

3. Електронний збірник аеронавігаційної інформації

1. У випадку надання eAIP його інформаційний зміст та структура глав, розділів і підрозділів повинні відповідати змісту і структурі AIP України, що видається у паперовому вигляді.
2. У випадку надання eAIP необхідно забезпечити наявність його на електронному носії, призначеному для розповсюдження CD, DVD тощо, та/або доступ до нього в он-лайн режимі в Інтернеті.

X. Повідомлення для пілотів (NOTAM)

1. Повноваження щодо створення та розповсюдження NOTAM покладаються на CAI.

2. NOTAM складається і видається негайно у випадках, коли інформація, що підлягає поширенню, має тимчасовий і нетривалий характер, або у разі введення в терміновому порядку важливих з експлуатаційної точки зору постійних змін або тимчасових змін, що мають довготерміновий характер, крім великого текстового та/або графічного матеріалу.

3. NOTAM складається і випускається українською та англійською мовами.

1. Загальні вимоги щодо складання NOTAM

1. NOTAM складається і випускається стосовно такої інформації:

початок, припинення експлуатації аеродрому, вертодрому, ЗПМ чи ЗПС або значна зміна режиму експлуатації;

початок, припинення функціонування чи значна зміна режиму роботи служб аеронавігаційної інформації, обслуговування повітряного руху, зв'язку, навігації, спостереження, метеорологічного забезпечення, пошуку та рятування, аеродрому;

тимчасове припинення чи поновлення експлуатації основних компонентів системи світлотехнічного обладнання аеродрому;

початок, припинення функціонування радіонавігаційних служб та засобів зв'язку «повітря-земля» і значні зміни в режимі їх роботи. До них належать тимчасове припинення або поновлення експлуатації, зміна частот, оголошеного регламенту роботи, пізнавального сигналу, орієнтації (спрямованих засобів), місця розташування, збільшення або зменшення потужності на 50% або більше, зміна розкладу чи змісту радіомовних передач, нерегулярність або ненадійність роботи будь-яких радіонавігаційних служб та засобів зв'язку «повітря – земля»;

зміни та обмеження, що стосуються наявності палива, мастила й кисню;

початок, припинення чи поновлення експлуатації загороджувальних світломаяків, якими маркірують перешкоди для аеронавігації;

встановлення, усунення або зміна перешкод в зонах злету/набору висоти, відходу на друге коло, заходження на посадку і на льотній смузі;

значна зміна аварійно-рятувального та протипожежного рівня захисту аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ;

наявність, усунення або значна зміна небезпечних метеорологічних умов, а саме: снігу, сльоти чи криги, води на робочій площі;

значні зміни засобів і служб аварійно-рятувального забезпечення;

введення, скасування або значні зміни в правилах аеронавігаційного обслуговування;

зміни до правил щодо негайних дій, наприклад, уведення заборонених зон у зв'язку з пошуково-рятувальними роботами;

встановлення або ліквідація (у тому числі початок або припинення дії) заборонених зон, небезпечних зон або зон обмеження польотів чи зміна статусу цих зон;

встановлення або ліквідація зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення і де потрібно постійне прослуховування аварійної ультракороткої хвилі 121,5 МГц;

присвоєння, скасування або зміна індексів місцезнаходження;

наявність джерел небезпеки для аеронавігації (у тому числі перешкоди, військові навчання, демонстраційні польоти та повітряні перегони, масові стрибки з парашутом за межами оголошених зон);

діяльність місій щодо надання гуманітарної допомоги із зазначенням процедур та/або обмежень, що впливають на аеронавігацію;

виконання короточасних заходів на випадок надзвичайної ситуації у зв'язку з порушенням або частковим порушенням обслуговування повітряного руху та відповідного допоміжного обслуговування;

початок або припинення експлуатації електронних та інших аеронавігаційних і аеродромних/вертодромних засобів. До них належать

тимчасове припинення або поновлення експлуатації, зміна частот, оголошений регламент роботи, пізнавальний сигнал, орієнтація (спрямованих засобів), місця розташування, збільшення або зменшення потужності на 50% або більше, зміна розкладу чи змісту радіомовних передач, нерегулярність або ненадійність роботи будь-яких електронних аеронавігаційних засобів або засобів зв'язку «повітря – земля»;

початок, припинення або значні зміни в експлуатації візуальних засобів; виникнення чи усунення серйозних несправностей або перешкод у межах площі маневрування;

спалах епідемій, що викликають потребу внесення змін до оголошених раніше вимог про щеплення або карантинні заходи;

прогнози сонячної космічної радіації, де вони надаються;

викид до атмосфери радіоактивних матеріалів або токсичних хімічних речовин після ядерного чи хімічного інциденту, місцезнаходження, дата і час цього інциденту, ешелони польоту і маршрути або їхні частини, що можуть бути під впливом небезпечних речовин.

2. Необхідність складання NOTAM може бути викликана будь-якими іншими обставинами, що можуть вплинути на експлуатацію повітряних суден.

3. До NOTAM не вноситься така інформація:

поточні роботи з технічного обслуговування на перонах і рульових доріжках, що не впливають на безпечне переміщення повітряних суден;

роботи з маркірування злітно-посадкової смуги, якщо повітряні судна можуть безпечно використовувати інші наявні злітно-посадкові смуги та якщо використане для таких робіт устаткування при потребі може бути вилучене;

тимчасові перешкоди на околицях аеродромів/вертодромів, що не впливають на безпеку польотів повітряних суден;

частковий вихід з ладу системи світлотехнічного устаткування аеродрому/вертодрому, якщо це безпосередньо не впливає на польоти повітряних суден;

непридатність знаків, що вказують положення і напрямки, а також інших вказівних знаків на робочій площі аеродрому;

частковий тимчасовий вихід з ладу засобів зв'язку «повітря-земля» у випадку можливого використання відповідних запасних частот;

недостатність забезпечення диспетчерським обслуговуванням перонів і регулювання руху;

стрибки з парашутом у неконтрольованому повітряному просторі за правилами візуальних польотів, а також в оголошених місцях або в межах небезпечних чи заборонених зон контрольованого повітряного простору.

4. Інформація про встановлення небезпечних і заборонених зон, зон обмеження польотів, а також про діяльність, що потребує встановлення в повітряному просторі тимчасових або постійних обмежень та/або заборон використання повітряного простору, відмінних від обмежень при пошуково-рятувальних заходах, надається суб'єктами авіаційної діяльності до Українського центру планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (далі – Украероцентр) за 10 робочих днів до початку відповідної діяльності.

5. Повідомлення про будь-яке подальше скасування діяльності, будь-яке зменшення її тривалості або зміну меж повітряного простору слід представляти якомога швидше. При можливості бажано представляти завчасне повідомлення не пізніше ніж за 24 години до скасування діяльності, що дозволить своєчасно завершити процес оповіщення і полегшити планування використання повітряного простору.

6. У повідомлені NOTAM, що інформує про непридатність аеронавігаційних засобів, споруд або засобів зв'язку, вказується передбачуваний період часу непридатності цих засобів або передбачуваний час відновлення їх експлуатації.

7. У випадку, коли поправка або доповнення до AIP України публікується відповідно до вимог системи AIRAC, складається NOTAM з коротким описом змісту, дати і часу набуття чинності та порядкового номера цієї поправки або доповнення. Зазначений NOTAM набирає чинності з уведенням у дію поправки або доповнення й залишається чинним в бюлетені передпольотної інформації протягом 14 днів.

8. Запити на видання NOTAM надаються у форматі NOTAM, що наведений у додатку 4 до цих Авіаційних правил, Державіаслужбі та CAI.

9. Текст NOTAM складається з використанням термінології ICAO.

10. NOTAM розсилаються серіями. Для позначення серії NOTAM можуть використовуватись літери A – Z, за винятком літер S і T.

11. Кожному NOTAM привласнюються серія у вигляді літери та номер, який складається із чотирьох цифр, після якого йдуть знак дробу та дві цифри року. Номер, який складається із чотирьох цифр, послідовно зростає протягом календарного року.

12. У разі появи в NOTAM помилки випускається NOTAM з новим номером, що замінює NOTAM з помилкою. У тих випадках, коли випускається NOTAM, що скасовує чи замінює попередній NOTAM, зазначаються серія та номер попереднього NOTAM. Серія, індекс місцезнаходження та предмет (2 та

З літери Q-коду) обох NOTAM повинні бути однаковими. Тільки один NOTAM скасовується або замінюється другим NOTAM.

13. Кожен NOTAM стосується тільки одного предмета та однієї умови, що відноситься до цього предмета.

14. Кожен NOTAM складається в гранично короткій формі і таким чином, щоб його зміст був ясным і не вимагав посилання на інший документ.

15. Кожен NOTAM передається як одне повідомлення електрозв'язку.

16. NOTAM, що містить довготермінову інформацію постійного чи тимчасового характеру, має відповідні посилання на AIP України, де вказуються розділи та глави AIP України чи доповнення до AIP України.

17. Індеси місцезнаходження, що вводяться до тексту NOTAM, відповідають офіційному переліку ICAO. Скорочена форма таких індесів не використовується.

18. У тих випадках, коли пункту не присвоєно індексу місцезнаходження ICAO, його назва дається відкритим текстом.

19. Контрольний перелік діючих NOTAM (Checklist) у форматі NOTAM розсилається одержувачам ОПАНІ мережею AFS до другого числа кожного місяця.

20. Для кожної серії NOTAM видається свій контрольний перелік діючих NOTAM.

21. Контрольний перелік діючих NOTAM повинен мати посилання на останні поправки та діючі доповнення до AIP України та AIC.

22. Контрольний перелік діючих NOTAM має таке саме розсилання, як і серії NOTAM і чітко визначається як контрольний перелік.

23. У найкоротший термін після видання контрольного переліку діючих NOTAM видається відкритим текстом перелік чинних NOTAM (LISTOFVALID NOTAM), що містить посилання на останні публікації поправки до AIP, видані AIC, і контрольний перелік доповнень до AIP України.

24. Перелік чинних NOTAM розсилається якнайшвидше одержувачам ОПАНІ.

25. Видання NOTAM здійснюється тільки після дозволу Державіаслужби, крім випадків, коли NOTAM видається стосовно інформації, введення якої в дію було вже погоджено Державіаслужбою.

26. Інформація про непередбачені події, які впливають на безпеку польотів та обслуговування повітряного руху, надсилається негайно до САІ та до Державіаслужби у вигляді запиту на видання NOTAM.

27. За достовірність аеронавігаційних даних, що подаються для опублікування у документах аеронавігаційної інформації, відповідає керівник суб'єкта авіаційної діяльності.

28. Порядок розгляду інформації, що потребує видання NOTAM в суб'єктах авіаційної діяльності, визначає керівник суб'єкта авіаційної діяльності.

Перелік осіб, які мають право на складання, підпису запитів на видання NOTAM, щороку визначає керівник суб'єкта авіаційної діяльності і надає інформацію до Державіаслужби та САІ.

29. Погоджені запити на видання NOTAM від державної авіації надаються до Украероцентру. Украероцентр після перевірки інформації надає проект NOTAM до САІ і Державіаслужби на погодження та публікацію.

Запит на видання NOTAM погоджується з суб'єктом авіаційної діяльності, що базується на аеродромі та здійснює обслуговування аеродрому, повітряних суден, засобів зв'язку, навігації та спостереження, якщо інформація у запиті на видання NOTAM впливає на суб'єкт авіаційної діяльності.

30. Інформацію про погодження запиту на видання NOTAM суб'єкт авіаційної діяльності відображає на бланку запиту.

31. Запити на видання NOTAM, надані з порушенням встановленого цими Авіаційними правилами порядку, до опрацювання не приймаються.

32. У разі появи в NOTAM помилки випускається NOTAM з новим номером (старий анулюється САІ), що замінює NOTAM з помилкою.

33. У випадку, коли поправка або доповнення до AIP публікується відповідно до вимог системи AIRAC, складається TRIGGER NOTAM з коротким описом змісту, дати набуття чинності та порядкового номера цієї поправки або доповнення. Зазначений TRIGGER NOTAM набирає чинності з уведенням у дію поправки або доповнення й залишається чинним протягом 14 днів у разі введення поправки і протягом усього часу дії доповнення.

34. Передавання інформації про сніг, сльоту, лід і стоячу воду на аеродромі/вертодромі здійснюється в порядку, зазначеному у форматі SNOWTAM, що наведений у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

35. Передавання інформації про важливі з експлуатаційної точки зору зміни вулканічної діяльності (вулканічні виверження та/або хмари

вулканічного попелу) здійснюється в порядку, зазначеному у форматі ASHTAM, що наведений у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

36. Суб'єкти авіаційної діяльності ведуть реєстрацію змін в аеронавігаційній обстановці. При відсутності реєстрації змін в аеронавігаційній обстановці запит на видання NOTAM не надсилається.

37. Запити на погодження та видання NOTAM надаються у формі, наведеній у додатку 7 до цих Авіаційних правил, до Державіаслужби та САІ.

38. Запити на видання NOTAM готуються та надаються мовою, якою публікується AIP України.

39. Державіаслужба інформує САІ про заперечення відміткою на бланку запиту NOTAM.

40. При отриманні від Державіаслужби заперечення САІ повідомляє розробника запиту NOTAM про:

- 1) зміст заперечення;
- 2) прізвище уповноваженої особи, що не погоджує видання NOTAM;
- 3) дату та час надходження заперечення.

41. Украероцентр після перевірки та опрацювання наданої інформації надає запит на видання NOTAM до САІ та Державіаслужби за 7 днів до активізації відповідної зони.

42. Видання NOTAM CAI без погодження з Державіаслужбою забороняється, крім ситуації, коли NOTAM видаються в святкові, неробочі дні та години.

43. Рішення про видання NOTAM у неробочий час, святкові або вихідні дні приймається працівником чергової зміни CAI після отримання запиту.

44. Уточнення або заперечення Державіаслужбою щодо виданого у неробочий час, святкові або вихідні дні NOTAM надаються до CAI протягом першого робочого дня після його видання, якщо строк дії NOTAM не закінчився.

45. Строк дії NOTAM не повинен перевищувати 3 місяців. Якщо очікується, що інформація, яка міститься в NOTAM, буде залишатися в силі більше 3 місяців, публікується доповнення до AIP України.

46. Чергова зміна CAI, що відповідає за опрацювання тексту запиту NOTAM, має право звертатися за роз'ясненнями та консультаціями до автора запиту та відповідних фахівців Державіаслужби.

47. Відповідні структурні підрозділи Державіаслужби, Украероцентр та інші суб'єкти авіаційної діяльності, що надіслали запит на видання NOTAM, здійснюють контроль за відповідністю виданого NOTAM до тексту запиту. При наявності розбіжностей до CAI надсилається повторний запит з коректною версією NOTAM для його перевидання. Якщо протягом доби запитів на перевидання NOTAM не надійшло, вважається, що NOTAM виданий вірно.

2. Особливості видання SNOWTAM

1. Передавання інформації про сніг, сльоту, лід і стоячу воду на аеродромі/вертодромі здійснюється в порядку, зазначеному у форматі SNOWTAM, що наведений у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

2. Перелік міжнародної розсилки SNOWTAM формується за поданням керівника експлуатанта аеродрому з урахуванням розкладу руху повітряних суден на зимовий період. За запитом адміністрації аеропорту CAI може додатково направити SNOWTAM на адресу, що зазначена в запиті.

3. Перелік аеродромів, які забезпечуються SNOWTAM, та адреси міжнародної розсилки SNOWTAM аеродромів України щорічно публікуються в AIC.

4. Для розсилання на території України здійснюється прямий обмін SNOWTAM між аеродромами України з урахуванням виконання регулярних та чартерних рейсів.

5. Для міжнародної розсилки SNOWTAM без затримки передається експлуатантом аеродрому каналами AFS до CAI.

6. Кожному SNOWTAM з аеропорту призначається вихідний тризначний номер, що послідовно зростає протягом року.

7. CAI перевіряє безперервність послідовної нумерації отриманого SNOWTAM, присвоює нову нумерацію та розсилає його згідно з розрахунком розсилання аеропорту, що його надав.

8. Випуск SNOWTAM не означає закриття аеропорту.

9. Максимальний строк дії SNOWTAM складає 24 години.

10. Будь-який SNOWTAM автоматично скасовує попередній SNOWTAM, випущений для цього аеродрому.

11. У SNOWTAM строк дії не вказується.

3. Особливості видання ASHTAM

1. ASHTAM містить інформацію про стан вулканічної діяльності, коли зміна цієї діяльності має або може мати важливе з точки зору експлуатації значення.

2. Передавання інформації про важливі з експлуатаційної точки зору зміни вулканічної діяльності (вулканічні виверження та/або хмари вулканічного попелу) здійснюється в порядку, зазначеному у форматі ASHTAM, наведеному у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

3. Видання ASHTAM щодо даних про вулканічне виверження не повинно затримуватись до отримання всієї інформації. Повідомлення надається одразу після отримання сповіщення про очікування або зміни стану вулканічної діяльності або повідомлення про хмару попелу.

4. Якщо в результаті вулканічного виверження утвориться хмара попелу, що має важливе з точки зору експлуатації значення, до ASHTAM також вводиться інформація про місцезнаходження, розміри і рух хмари попелу, а також про маршрути й ешелони польоту, що підпадають під його вплив.

5. Максимальний термін дії ASHTAM становить 24 години. При зміні стадії тривоги випускається новий ASHTAM.

4. Розсилка NOTAM

1. NOTAM готується відповідно до положень ІКАО, що належать до правил зв'язку.

2. NOTAM розсилається за запитом та діючими переліками розсилки.

3. Для розсилання NOTAM використовується мережа AFS.

4. У тих випадках, коли NOTAM передається не мережею AFS, а іншим способом, перед текстом ставиться шестизначна група, що вказує дату і час складання NOTAM, і умовна позначка укладача.

5. NOTAM України міжнародної серії А розсилаються користувачам з EAD мережею AFS згідно з переліком обміну, розробленим САІ. EAD також забезпечує користувачам доступ до NOTAM України через мережу Інтернет.

6. NOTAM України національної серії Ц розсилаються користувачам безпосередньо САІ через мережу AFS згідно з діючими переліками розсилки та за запитом.

7. САІ здійснює міжнародний обмін NOTAM з органами міжнародних NOTAM інших держав на підставі взаємних домовленостей.

XI. Система AIRAC

1. За допомогою системи AIRAC розповсюджується інформація щодо встановлення, скасування і запланованих значних змін у засобах, службах або правилах (у тому числі експлуатаційні перевірки), а саме:

районів польотної інформації;

диспетчерських районів;
диспетчерських зон;
маршрутів ОПР;
постійних небезпечних, заборонених зон і зон обмеження польотів;
постійних зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення;
місць розташування, частот, позивних, відомих відхилень і періодів технічного обслуговування радіонавігаційних засобів і засобів зв'язку;
схем польотів у зоні очікування, заходження на посадку, прибуття і вильоту, зниження шуму та інших відповідних правил ОПР;
метеорологічних засобів (у тому числі радіомовних передач) і правил;
ЗПС і кінцевих смуг гальмування;
місць розташування, висот і освітлення перешкод для навігації;
РД і перонів;
годин роботи аеродромів, засобів і служб;
діяльності митних, імміграційних і санітарних служб;
тимчасово небезпечних, заборонених зон і зон обмеження польотів, а також небезпечних для навігації умов, військових навчань і масових польотів повітряних суден;
тимчасових зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення;
зон з особливим режимом використання повітряного простору;
спеціально встановлених зон та маршрутів.

2. Відповідно до вимог системи AIRAC застосовується принцип єдиних дат набрання чинності аеронавігаційною інформацією з інтервалом у 28 днів.

3. Зазначена інформація не змінюється принаймні протягом наступних 28 днів після дати набрання чинності, крім тих випадків, коли згадані обставини носять тимчасовий характер і не зберігаються протягом усього періоду.

4. Дати набрання чинності аеронавігаційною інформацією за допомогою системи AIRAC зазначені в AIP України.

5. У період з 21 грудня по 17 січня включно дата набрання чинності за системою AIRAC не встановлюється.

6. Аеронавігаційна інформація, що надається за системою AIRAC, роздруковується і розсилається CAI за 42 дні до дати набрання чинності з метою отримання одержувачами принаймні за 28 днів до дати набуття чинності.

7. У випадку планування внесення значних змін до змісту аеронавігаційної інформації розсилання здійснюється за 56 днів до дати набрання чинності.

8. Аеронавігаційна інформація, зазначена у пункті 1 цього розділу, зберігається у аеронавігаційній базі даних CAI, публікується на офіційному сайті CAI, періодично поновлюється відповідно до дат за системою AIRAC, а також CAI здійснює розсилку в електронному вигляді відповідно до вимог системи AIRAC.

XII. Циркуляр аеронавігаційної інформації

1. АІС складається, коли виникає необхідність розповсюдження аеронавігаційної інформації, що не передбачена змістом NOTAM.

АІС складається у випадках, коли виникає необхідність розповсюдити таку аеронавігаційну інформацію:

довгостроковий прогноз, що стосується будь-яких значних змін законодавства, розпоряджень, правил або засобів;

інформація пояснювального або консультативного характеру, що може вплинути на безпеку польотів;

інформація або повідомлення щодо технічних, законодавчих або адміністративних питань;

прогнози, що стосуються істотних змін аеронавігаційних правил, обслуговування;

прогнози, що стосуються введення до ладу нових навігаційних систем;

інформація, що отримана в результаті розслідування авіаційних подій/інцидентів, яка має відношення до безпеки польотів;

інформація щодо захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання;

поради щодо медичного забезпечення пілотів;

попередження щодо загрози безпеці польотів;

інформація про вплив метеорологічних умов на виконання польотів;

інформація про нові види небезпеки, що впливають на техніку пілотування повітряних суден;

правила та умови повітряних перевезень небезпечного вантажу;

посилання на вимоги, передбачені чинним законодавством України, і публікація змін до нього;

порядок отримання свідоцтва члена льотного екіпажу;

інформація про підготовку авіаційного персоналу;

поради щодо застосування і технічного обслуговування конкретних типів устаткування;

інформація про видання чи перевидання аеронавігаційних карт;

інформація про засоби радіотехнічного забезпечення, що підлягає установці на повітряних суднах;

інформація щодо зниження шуму;

інформація про вимоги щодо льотної придатності;

зміни в серіях NOTAM чи в їх розсилці, нові видання AIP України чи значні зміни їхнього змісту або обсягу формату;

попередня інформація про план на випадок випадання снігу;

інша інформація аналогічного характеру.

2. АІС, який містить в собі контрольний перелік діючих АІС, видається один раз на початку року.

3. АІС видаються в друкованому вигляді та в електронному форматі.

4. САІ визначає АІС, що підлягають міжнародному розсиланню.

5. Оформлення АІС до АІР України здійснюється за формою заповнення АІС, що наведена у додатку 8 до цих Авіаційних правил.

6. Кожному АІС присвоюється порядковий номер, номери послідовно зростають протягом календарного року. У тих випадках, коли розсилаються АІС більше однієї серії, кожна серія позначається окремою літерою.

7. Предметну класифікацію і позначення розділів АІС на основі колірною кодування варто використовувати в тому випадку, коли число чинних АІС обумовлює необхідність позначення.

8. Аеронавігаційна інформація, що надходить від постачальника або оригінатора аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації на погодження та затвердження до Державіаслужби, повинна надаватися у форматах, вказаних в цих Авіаційних правилах. САІ отримує аеронавігаційну інформацію за 8 робочих днів до введення її в дію.

9. Щорічно до початку листопада суб'єкт авіаційної діяльності надає до САІ інформацію сезонного характеру, яка вноситься до плану на випадок випадання снігу, опублікованого у розділі AD 1.2 АІР. У такому випадку АІС має містити інформацію про:

1) перелік аеродромів, вертодромів та постійних ЗПМ, на яких під час наступної зими очікується проведення робіт з видалення снігу;

2) відомості, що стосуються будь-якого центру, призначеного для координування поточної інформації про хід робіт з видалення снігу і про стан злітно-посадкової смуги, рульових доріжок і перонів;

3) розподіл аеродромів, вертодромів та постійних ЗПМ за переліками розсилання SNOWTAM з метою уникнення зайвого розсилання NOTAM;

4) зміни, внесені у план на випадання снігу;

5) перелік з описом снігоочисного обладнання;

б) вимоги щодо визначення мінімальної критичної висоти для кожного аеродрому, вертодрому.

10. Аеронавігаційна інформація, що безпосередньо надається на розгляд та затвердження до Державіаслужби, погоджується відповідними суб'єктами авіаційної діяльності.

11. Після розгляду та погодження аеронавігаційної інформації відповідними структурними підрозділами Державіаслужби рішення про публікацію АІС затверджується Державіаслужбою.

12. САІ розсилає АІС аналогічно АІР України.

ХІІІ. Надання передпольотної та післяпольотної інформації

1. Надання передпольотного інформаційного обслуговування користувачам повітряного простору, а також отримання та розповсюдження повідомлень щодо обслуговування повітряного руху на аеродромах цивільної авіації України здійснюють підрозділи передпольотного інформаційного обслуговування.

2. Основним завданням підрозділів передпольотного інформаційного обслуговування є надання аеронавігаційної інформації і метеорологічної інформації, що необхідна для підготовки та виконання польотів.

3. Підрозділ передпольотного інформаційного обслуговування включає в себе:

1) пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху;

2) пункт передпольотного обслуговування аеронавігаційною інформацією;

3) пункт перед польотного метеорологічного обслуговування.

4. Пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху може створюватись як окремий пункт або об'єднуватись з існуючим органом аеродромно-диспетчерського обслуговування.

5. У разі якщо на аеродромі, вертодромі, постійному ЗПМ буде визнано недоцільним створення підрозділу передпольотного інформаційного обслуговування в повному складі, створюється пункт збору донесень щодо

обслуговування повітряного руху з частковим покладанням на нього функцій пункту передпольотного обслуговування аеронавігаційною інформацією та пункту передпольотного метеорологічного обслуговування.

6. Надання передпольотної інформації на аеродромі також може бути покладено на пункти передпольотного інформаційного обслуговування іншого аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ за угодою. Інформація про це публікується в ОПАНІ.

7. Для забезпечення функціонування пунктів передпольотного інформаційного обслуговування на цивільних аеродромах, вертодромах, постійних ЗПМ експлуатанти укладають договір з провайдерами передпольотного інформаційного обслуговування, які повинні передбачати надання необхідних службових приміщень.

8. Якщо робота пунктів збору донесень щодо обслуговування повітряного руху або пунктів передпольотного інформаційного обслуговування на цивільних аеродромах організовується не експлуатантами цих аеродромів, вони також повинні укласти угоди з провайдером відповідного обслуговування щодо надання службових приміщень, необхідних для організації роботи вищезазначених пунктів.

1. Передпольотна інформація

1. Аеронавігаційна інформація, яка надається членам льотного екіпажу в процесі передпольотної підготовки, може бути обмежена ОПАНІ.

2. Наданий членам льотного екіпажу РІВ, який містить в собі зміст чинних NOTAM, компонується залежно від типу:

- 1) аеродрому;
- 2) зони;
- 3) маршруту.

3. Членам льотного екіпажу на вимогу надається додаткова поточна інформація, яка не включена до РІВ, щодо аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ вильоту, яка стосується:

будівельних чи ремонтних робіт, що ведуться на площі маневрування на великій відстані від неї;

нерівностей на будь-яких ділянках площі маневрування (як позначених, так і непозначених), наприклад, ділянок ЗПС і рульових доріжок із розбитою поверхнею;

наявності та глибини снігового покриву, льоду або води на злітно-посадковій смузі й рульових доріжках, а також їхнього впливу на ефективність гальмування;

наявності снігових заметів або скупчень снігу на злітно-посадковій смузі і рульових доріжках чи в безпосередній близькості від них;

наявності інших тимчасових обмежень/заборон;

наявності птахів, що можуть створити потенційну небезпеку для експлуатації повітряних суден;

виходу з ладу або нерегулярності в роботі частини або всієї аеродромної системи вогнів, у тому числі вогнів наближення, вхідних вогнів, вогнів ЗПС, вогнів рульових доріжок, загороджувальних вогнів, вогнів, що позначають непридатні для використання зони на площі маневрування і джерела енергозабезпечення аеродрому;

виходу з ладу, нерегулярності в роботі та зміни експлуатаційного стану ILS (у тому числі маркери), MLS, GNSS, SBAS, GBAS, SRE, DME, SSR, VOR,

NDB, системи спостереження за дальністю видимості на ЗПС та резервного джерела енергозабезпечення;

присутності та діяльності місій щодо надання гуманітарної допомоги із вказівкою будь-яких застосованих відповідних процедур та/або обмежень.

4. Автоматизовані системи передпольотної інформації використовуються для надання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації суб'єкту авіаційної діяльності, у тому числі членам льотного екіпажу, з метою планування польотів і забезпечення перед польотною інформаційного обслуговування та здійснення самостійного інструктажу.

5. Автоматизовані системи передпольотної інформації мають забезпечувати можливість зв'язку між CAI та авіаційним персоналом, що здійснює льотну експлуатацію, у тому числі членам льотного екіпажу, для проведення необхідних консультацій за допомогою телефону або інших зручних засобів електрозв'язку.

6. Автоматизовані системи передпольотної інформації, що надають аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію з метою планування польотів, забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та здійснення самостійного інструктажу:

забезпечують регулярне і своєчасне оновлення бази даних системи та контроль якості аеронавігаційних даних, терміну їх дії;

передбачають можливість доступу до системи суб'єкта авіаційної діяльності, в тому числі членів льотного екіпажу, іншого зацікавленого авіаційного персоналу та інших авіаційних користувачів, за допомогою зручних засобів електрозв'язку;

забезпечують надання в паперовому вигляді необхідних аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації за необхідності;

використовують процедури доступу та запиту, що засновані на застосуванні відкритого тексту із скороченнями і, у відповідних випадках, показчиків місця розташування ІСАО або засновані на керованому за допомогою меню інтерфейсу користувача або іншому відповідному механізмі за погодженням між Державіаслужбою та відповідним експлуатантом.

2. Післяпольотна інформація

1. Післяпольотна інформація призначена для термінового сповіщення суб'єктів авіаційної діяльності про будь-які відхилення в їх роботі, відзначені членом льотного екіпажу під час польоту, а також наявність в аеропорту або навколо аеропорту птахів, що є потенційною небезпекою для здійснення польотів повітряних суден.

2. Члени льотного екіпажу можуть передавати на частоті відповідного органу ОПР відомості про недоліки в роботі засобів або наявність птахів.

3. Члени льотного екіпажу можуть занотувати свої спостереження в підрозділі передпольотного інформаційного обслуговування (брифінг-офіс) або пункті передпольотного інформаційного обслуговування шляхом заповнення встановленої форми післяпольотного донесення відповідно до додатку 9 до цих Авіаційних правил.

Якщо на аеродромі, вертодромі та постійному ЗПМ не організовано роботу пункту передпольотного інформаційного обслуговування, післяпольотне донесення надається відповідними засобами зв'язку до ARO.

XIV. Електронні дані про місцевість та перешкоди

1. Електронні дані про місцевість та перешкоди використовуються у таких випадках:

застосування системи попередження про близькість землі з функцією оцінки рельєфу місцевості в напрямку польоту та системи попередження про мінімальну безпечну абсолютну висоту;

визначення запасних схем у випадку аварійної ситуації при відході на друге коло або здійснення зльоту;

аналіз експлуатаційних обмежень повітряного судна;

побудова схем польоту за приладами (включаючи схему польоту по колу);

визначення процедур зниження при польоті за маршрутом і місця аварійної посадки;

удосконалення системи управління наземним рухом та контролю за ним;

складання аеронавігаційних карт і бортових баз даних.

2. Райони для масивів електронних даних про місцевість та перешкоди визначаються як:

район 1: вся територія України;

район 2: термінальний простір навколо аеродрому поділяється на:

район 2a: прямокутна зона навколо ЗПС, зокрема льотна смуга та будь-яка смуга, вільна від перешкод;

район 2b: зона, що охоплює місцевість від закінчення району 2a у напрямку вильоту на відстань 10 кілометрів з розходженням 15% в кожен бік;

район 2c: зона, що охоплює місцевість із зовнішнього боку району 2a та району 2b на відстань не більше ніж 10 кілометрів від межі району 2a;

район 2d: зона, що охоплює місцевість із зовнішнього боку районів 2a, 2b та 2c на відстань до 45 кілометрів від контрольної точки аеродрому або до існуючої межі ТМА, залежно від того, що ближче;

район 3: зона, що прилягає до робочої площі аеродрому, яка у горизонтальному напрямку простягається від бокової кромки ЗПС на відстані 90 метрів від осьової лінії ЗПС і на відстані 50 метрів від бокової кромки всіх інших частин робочої площі аеродрому;

район 4: зона, що охоплює місцевість на відстані 900 метрів від порогу ЗПС і 60 метрів з кожного боку продовженої осьової лінії ЗПС у напрямку заходу на посадку на ЗПС, яка обладнана для виконання точних заходів на посадку за категоріями II або III.

Якщо місцевість на відстані, що перевищує 900 метрів (3000 футів) від порогу ЗПС, є гірською, довжину району 4 слід збільшити на відстань, що не перевищує 2000 метрів (6500 футів) від порогу ЗПС.

3. Відповідальними за надання даних про місцевість та перешкоди в районах 2a, 2b, 2c, 3, 4 є керівники суб'єктів авіаційної діяльності.

4. Вимоги до даних про місцевість та перешкоди наведені у додатку 10 до цих Авіаційних правил.

XV. Картографічні дані аеродрому

1. Географічна інформація

1. Картографічні дані аеродрому включають географічну інформацію про аеродром, яка підвищує ситуаційну інформованість користувача або доповнює наземну навігацію, тим самим підвищуючи рівень безпеки польотів та експлуатаційну ефективність.

2. Масив картографічних даних аеродрому з відповідним рівнем точності пропонується використовувати в таких сферах застосування в галузі аеронавігації:

надання інформації про місцезнаходження і маршрути, зокрема карти із зазначенням місцезнаходження повітряного судна, управління наземним рухом і контроль за ним;

надання інформації про рух, зокрема спостереження, виявлення та попередження про несанкціоновані виїзди на ЗПС;

складання пов'язаної з аеродромом аеронавігаційної інформації, зокрема NOTAM;

управління ресурсами і аеродромними засобами;

випуск аеронавігаційних карт.

2. Вимоги до надання аеродромних картографічних інформаційних продуктів

1. Картографічні дані аеродрому повинні підтверджуватись електронними даними про місцевість та перешкоди для району 3 з метою забезпечення послідовності і якості всіх географічних даних, що стосуються аеродрому.

2. Вимоги до точності і цілісності картографічних даних аеродрому наведені у додатку 5 до тому I додатка 14 ICAO.

3. Електронні дані про місцевість та перешкоди, що відносяться до району 3, і картографічні дані аеродрому можуть складатися з використанням єдиної методики отримання і управління в рамках єдиної географічної інформаційної системи.

3. Вимоги до продукції аеродромних картографічних даних

1. В якості концептуальних рамок використовуються стандарти ISO щодо географічної інформації. Це спрощує та полегшує використання аеродромних картографічних даних та обмін між постачальниками і користувачами даних.

2. Для опису продуктів аеродромних картографічних даних також використовується стандарт специфікації інформаційних продуктів ISO.

3. До специфікації належать огляд, області застосування, ідентифікація продуктів, зміст і структура даних, якість даних, отримання даних, введення даних, відображення даних, надання інформаційних продуктів, додаткова інформація і метадані.

XVI. Порядок розроблення, погодження та затвердження Інструкцій

1. Інструкції призначені для:

1) підтримання актуальності аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

2) організації процесу узгодження та затвердження аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

3) визначення порядку організації та провадження діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України та забезпеченням безпеки польотів;

4) визначення порядку взаємодії служб (фізичних та юридичних осіб) під час організації, провадження та забезпечення діяльності з використання повітряного простору України.

2. Інформація, наведена в Інструкціях, використовується САІ для опублікування аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації в елементах ОПАНІ.

Якщо інформація, що планується до внесення в Інструкції, стосується питань діяльності державної авіації, то така інформація публікується за погодженням ЦАНЗ.

3. Інструкції або поправки до них розробляються і супроводжуються суб'єктом авіаційної діяльності.

4. Інструкції з виконання польотів на аеродромі, вертодромі, постійних ЗПМ, пункті запуску куль-пілотів державної авіації розробляються відповідно до вимог Правил забезпечення аеронавігаційною інформацією державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 26 січня 2016 року № 36, зареєстрованих Міністерством юстиції України 11 лютого 2016 року за № 215/28345.

5. Інструкції розробляються юридичними і фізичними особами – підприємцями, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору, погоджуються із заінтересованими державними органами, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями і затверджуються керівниками відповідних державних органів. Зазначені Інструкції повинні бути погоджені з Державіаслужбою, Украерорухом (Украероцентром).

6. Інструкції та поправки до них погоджуються Державіаслужбою, Украерорухом, а також державними органами, підприємствами, установами та організаціями, до сфери управління яких належить розробник Інструкції, і затверджуються керівниками відповідних державних органів, підприємств, установ та організацій.

7. У разі зміни структури повітряного простору інформація в Інструкції погоджується з Генеральним штабом Збройних Сил України.

8. ІВП на аеродромах, вертодромах, постійних ЗПМ, пунктах запуску куль-пілотів, розташованих у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору, крім її частини, що межує із забороненою зоною, або

поправки до цієї Інструкції додатково погоджуються з Генеральним штабом Збройних Сил України та із заінтересованими державними органами.

9. Украерорух має надавати інформацію Державіаслужбі щодо набуття чинності Інструкцією та поправками до неї та отримати дозвіл Державіаслужби на публікацію аеронавігаційної інформації в ОПАНІ.

10. Поправки до Інструкції не потребують погодження, якщо вони вносяться на підставі змін до структури повітряного простору України, затверджених Державіаслужбою. У випадку внесення змін до Інструкції процедура погодження скорочується за рахунок виключення підприємств або підрозділів, компетенції яких ці зміни не стосуються.

11. Перед розробкою Інструкцій або поправок до них експлуатант (старший авіаційний начальник) аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ, пункту запуску куль-пілотів створює комісію зі служб аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ, пункту запуску куль-пілотів, яка визначає відповідальну особу за ведення та супроводження Інструкції.

12. Інструкції готуються українською мовою.

13. На аеродромах спільного використання розробляється єдина Інструкція, яка складається з двох частин:

- 1) виконання польотів цивільної авіації;
- 2) виконання польотів державної авіації.

Організація узгодження положень частин Інструкції на аеродромі спільного використання покладається на старшого авіаційного начальника цього аеродрому.

14. Інструкції не є дозволом на виконання польотів.

15. Опублікування в AIP України інформації, наведеної в Інструкціях, здійснюється після видачі сертифіката аеродрому, вертодрому, посвідчення ЗПМ.

16. Один примірник затвердженої Інструкції або поправки до неї експлуатанти цивільної авіації (користувачі повітряного простору) надсилають до САІ, а державної авіації – додатково до штабу повітряних Сил Збройних Сил України.

17. Погодження Інструкції на цивільному постійному ЗПМ Державіаслужбою проводиться тільки після перевірки Державіаслужбою відповідності інформації, заявленій в Інструкції, фактичному стану ЗПМ.

18. Поправки до Інструкцій, що підлягають публікації в AIP України, готуються українською та англійською мовами за формою, що вказана у додатку 11 до цих Авіаційних правил.

Оновлену інформацію на замінних сторінках поправки до Інструкцій, яка стосується публікації до AIP України, потрібно позначати вертикальною лінією на лівому полі сторінки.

19. Попередній розгляд проекту Інструкцій або поправок до них здійснюється в електронному вигляді Украерорухом та Державіаслужбою з

метою виявлення помилок на підготовчому етапі розробки Інструкції або поправок до неї.

20. З метою погодження Інструкцій або поправок до них розробник подає до Державіаслужби:

- 1) лист щодо прохання погодження Інструкції або поправки до неї;
- 2) затверджену Інструкцію або поправки до неї;
- 3) картку погодження із заінтересованими підрозділами, службами аеродрому, вертодрому, постійного ЗПМ, пункту запуску куль-пілотів державними органами, підприємствами, установами та організаціями, органами самоврядування, інтересів яких стосується ця діяльність;
- 4) аркуш погодження Украерорухом за встановленою ним формою;
- 5) аркуш зауважень за встановленою Украерорухом формою (за наявності).

21. Погодження Інструкцій або поправок до них Украерорухом, Державіаслужбою здійснюється спільно із розробником Інструкцій.

22. Начальник САІ визначає дату набуття чинності Інструкціями або поправками до них відповідно до вимог системи AIRAC після їх погодження Державіаслужбою.

Дата набуття чинності повідомляється Державіаслужбі та зацікавленим структурним підрозділам Украероруху.

23. Погодження Інструкцій або поправок до них Державіаслужбою та Украерорухом здійснюється протягом 1 місяця з дати реєстрації листа щодо погодження Інструкцій або поправок до них.

24. Погодження Інструкцій, поправок до них може перериватися на строк 1 місяць з моменту припинення погодження, якщо усунення недоліків потребує більше часу.

25. Внесення до документів аеронавігаційної інформації змін щодо стану аеродрому, обслуговування, роботи засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів, порядку виконання польотів (використання повітряного простору) до погодження відповідних змін до Інструкцій забороняється.

26. Суб'єкт авіаційної діяльності (далі - розробник) перед наданням до Украероруху проекту змін:

1) перевіряє і узгоджує інформацію проекту змін з відповідними службами розробника;

2) погоджує інформацію проекту змін з Генеральним штабом Збройних Сил України, відповідними державними органами, підприємствами, установами та організаціями, якщо зміни стосуються елементів структури повітряного простору України.

27. Розробник подає пакет документів на погодження до Украероруху та сам проект змін.

28. Структурні підрозділи Украероруху проводять попередній розгляд поданого матеріалу з метою визначення недоліків на попередній стадії погодження в межах своєї компетенції.

29. Після завершення перевірки проекту змін у структурних підрозділах Украероруху та усунення розробником виявлених недоліків проект змін подається до Державіаслужби.

30. Погодження проекту змін Державіаслужбою здійснюється спільно з розробником або уповноваженим ним компетентним представником за Карткою погодження, яка надається на початку погодження відповідною особою Державіаслужби.

31. Зміни у структурі повітряного простору України затверджуються наказом Державіаслужби.

32. Публікація інформації щодо аеродрому АІР України здійснюється після затвердження змін до Інструкції.

33. Внесення до АІР України змін щодо стану аеродрому, обслуговування, роботи засобів зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів, порядку виконання польотів (використання повітряного простору) до погодження відповідних змін до Інструкції забороняється.

34. Рішення щодо призупинення дії Інструкцій приймає Державіаслужба у разі не продовження більше ніж півроку дії сертифіката аеродрому, вертодрому, посвідчення ЗПМ, пункту запуску куль-пілотів або їх анулювання згідно з рішенням Державіаслужби.

XVII. Безпека польотів при обслуговуванні/управлінні аеронавігаційною інформацією

1. Аеронавігаційна інформація повинна бути точною та якісною, однаковою та послідовною на всіх етапах проходження аеронавігаційної інформації від отримання її з різних джерел та зобов'язана гарантувати безпеку польотів.

2. Фактори, що впливають на появу помилок при управлінні аеронавігаційною інформацією, наведені у додатку 12 до цих Авіаційних правил.

XVIII. Терміни збереження документів аеронавігаційної інформації суб'єктами авіаційної діяльності

1. Перелік документів аеронавігаційної інформації та строки їх збереження (далі – Перелік) наведені у додатку 13 до цих Авіаційних правил.

2. Перелік використовується під час формування справ, при підготовці різних видів номенклатури справ, розробленні схем класифікації документів з термінами їх зберігання.

3. Продовження строку збереження документів, передбачених Переліком, допускається у випадках, якщо ця потреба спричинена специфічними особливостями роботи конкретної організації.

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 1
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 2 розділу II)

Роздільна здатність і класифікація цілісності
аеронавігаційних даних, що публікуються

Широта і довгота

Широта і довгота	Роздільна здатність даних, що публікуються	Класифікація цілісності даних
Точки меж району польотної інформації	1 хв.	1×10^{-3} звичайні
Точки меж районів P, R, D (поза меж СТА/CTR)	1 хв.	1×10^{-3} звичайні
Точки меж районів P, R, D (в межах СТА/CTR)	1 с	1×10^{-5} важливі
Точки меж СТА/CTR	1 с	1×10^{-5} важливі
Маршрутні навігаційні засоби, перетину і точки шляху, пункт очікування, точки STAR/SID	1 с	1×10^{-5} важливі
Перешкоди в районі 1 (вся територія країни)	1 с	1×10^{-3} звичайні
Контрольна точка аеродрому/вертодрому	1 с	1×10^{-3} звичайні
Навігаційні засоби, що розташовані на аеродромі/вертодромі	1/10 с	1×10^{-5} важливі
Перешкоди в районі 3	1/10 с	1×10^{-5} важливі
Перешкоди в районі 2	1/10 с	1×10^{-5} важливі
Контрольні точки/пункти кінцевого етапу заходу на посадку та інші важливі контрольні точки/пункти, що створюють схему заходу на посадку за приладами	1/10 с	1×10^{-5} важливі
Поріг ЗПС	1/100 с	1×10^{-8} критичні
Кінець ЗПС	1/100 с	1×10^{-8} критичні
Місце очікування у ЗПС	1/100 с	1×10^{-8} критичні
Точки осьової лінії РД/лінії наведення при паркуванні	1/100 с	1×10^{-5} важливі
Маркувальна лінія перетину РД	1/100 с	1×10^{-5} важливі
Вивідна лінія наведення	1/100 с	1×10^{-5} важливі
Точки стоянки повітряних суден/пункти перевірки INS	1/100 с	1×10^{-3} звичайні
Геометричні центри порогів TLOF або FATO, вертодроми	1/100 с	1×10^{-8} критичні
Межі (зона) перону	1/10 с	1×10^{-3} звичайні
Зона антикригової обробки	1 /10 с	1×10^{-3} звичайні

Перевищення/абсолютна висота/відносна висота

Перевищення/абсолютна висота/відносна висота	Роздільна здатність даних, що публікуються	Класифікація цілісності даних
Перевищення аеродрому/вертодрому	1 м або 1 фут	важливі
Хвиля геоїду WGS-84 в місці перевищення аеродрому/вертодрому	1 м або 1 фут	важливі
ЗПС або поріг FATO, неточні заходи на посадку	1 м або 1 фут	важливі
Хвиля геоїду WGS-84 на ЗПС або порозі FATO, в геометричному центрі TLOF, неточні заходи на посадку	1 м або 1 фут	важливі
ЗПС або поріг FATO, точні заходи на посадку	0,1 м або 0,1 фута	критичні
Хвиля геоїду WGS-84 на ЗПС або порозі FATO, в геометричному центрі TLOF, точні заходи на посадку	0,1 м або 0,1 фута	критичні
Відносна висота перетину порога ЗПС (відносна висота опорної точки), точні заходи на посадку	0,1 м або 0,1 фута	критичні
Абсолютна/відносна висота прольоту перешкод (OCA/OCH)		важливі
Перешкоди в районі 2	1 м або 1 фут	важливі
Перешкоди в районі 3	0,1 м або 0,1 фута	важливі
Перешкоди в районі 1 (вся територія країни)	1 м або 1 фут	звичайні
Далекомірне обладнання/точне (DME/P)	3 м (10 футів)	важливі
Далекомірне обладнання (DME)	30 м (100 футів)	важливі
Мінімальні абсолютні висоти	50 м або 100 футів	звичайні

Схилення і магнітне схилення

Схилення/магнітне схилення	Роздільна здатність даних, що публікуються	Класифікація цілісності даних
Схилення ОВЧ навігаційної станції, що використовується для технічного налаштування засобу	1 градус	1×10^{-5} важливі
Магнітне схилення засобу NDB	1 градус	1×10^{-3} звичайні
Магнітне схилення аеродрому/вертодрому	1 градус	1×10^{-5} важливі
Магнітне схилення антени курсового радіомаяка ILS	1 градус	1×10^{-5} важливі
Магнітне схилення азимутальної антени MLS	1 градус	1×10^{-5} важливі

Пеленг

Пеленг	Роздільна здатність даних, що публікуються	Класифікація цілісності даних
Ділянки повітряних трас	1 градус	звичайні
Пеленг, що використовується для встановлення контрольних точок на маршруті і в районі аеродрому	1/10 градуса	звичайні
Ділянки маршрутів прибуття/вильоту в районі аеродрому	1 градус	звичайні
Пеленг, що використовується для встановлення контрольних точок схеми заходу на посадку за приладами	1/100 градуса	важливі
Виставлення курсового радіомаяка ILS (істинний)	1/100 градуса	важливі
Виставлення нульового азимуту MLS (істинний)	1/100 градуса	важливі
Пеленг ЗПС і FATO (істинний)	1/100 градуса	звичайні

Довжина/відстань/розмір

Довжина/відстань/розмір	Роздільна здатність даних, що публікуються	Класифікація цілісності даних
Довжина ділянок повітряних трас	1/10 км або 1/10 милі	звичайні
Відстань, що використовується для встановлення контрольних точок на маршруті	1/10 км або 1/10 милі	звичайні
Довжина ділянок маршрутів прибуття/вильоту в районі аеродрому	1/100 км або 1/100 милі	1×10^{-5} важливі
Відстань, що використовується для встановлення контрольних точок в районі аеродрому і схеми заходу на посадку за приладами	1/100 км або 1/100 милі	важливі
Довжина ЗПС і FATO, розміри TLOF	1 м або 1 фут	критичні
Ширина ЗПС	1 м або 1 фут	важливі
Відстань до зміщеного порога ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-3} звичайні
Довжина та ширина смуги, вільної від перешкод	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Довжина та ширина кінцевої смуги гальмування	1 м або 1 фут	1×10^{-8} критичні
Наявна посадкова дистанція	1 м або 1 фут	1×10^{-8} критичні

Наявна довжина розбігу	1 м або 1 фут	1×10^{-8} критичні
Наявна злітна дистанція	1 м або 1 фут	1×10^{-8} критичні
Наявна дистанція перерваного зльоту	1 м або 1 фут	1×10^{-8} критичні
Ширина бокової смуги безпеки ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Ширина РД	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Ширина бокової смуги безпеки РД	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Відстань між антеною курсового радіомаяка ILS та кінцем ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-3} звичайні
Відстань по осьовій лінії між антеною глісадного радіомаяка ILS і порогом ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-3} звичайні
Відстань між маркерами ILS і порогом ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Відстань по осьовій лінії між антеною DME ILS і порогом ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі
Відстань між азимутальною антеною MLS та кінцем ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-3} звичайні
Відстань по осьовій лінії між кутомісною антеною MLS і порогом ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-3} звичайні
Відстань по осьовій лінії між антеною DME/P MLS і порогом ЗПС	1 м або 1 фут	1×10^{-5} важливі

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 9 глави 1 розділу IX)

Форма¹ заповнення змін до АІР України

№ з/п	Номер сторінки АІР України ²	Текст ³ поправки/доповнення до АІР України, NOTAM	Дата набуття чинності	Тип інформації ⁴

¹ Для кожного розділу АІР України (наприклад, GEN, ENR, AD) слід подавати окремий примірник.

² Вказати всі сторінки АІР України, яких стосується ця поправка.

³ При заповненні цієї форми пропуски не допускаються. Текст подається українською та англійською мовами з посиланням на закон чи норму, якими він/вона вводиться.

⁴ Вказати тип інформації: постійна або тимчасова (із зазначенням терміну дії).

<p>Державна авіаційна служба</p> <p>.....</p> <p>Адреса:.....</p> <p>.....</p> <p>Телефон:.....</p> <p>Факс:.....</p> <p>E-mail:.....</p> <p>Наведені нижче дані дозволені до публікації у зазначеному вигляді</p> <p>Відповідальна особа за надання дозволу на публікацію</p> <p>.....</p> <p>Підпис.....Дата.....</p>	<p>Відповідальний орган за надання аеронавігаційної інформації</p> <p>Міністерство/департамент/ підприємство/управління/відділ</p> <p>.....</p> <p>Адреса:.....</p> <p>.....</p> <p>Телефон:.....</p> <p>Факс:.....</p> <p>E-mail:.....</p> <p>Відповідальна особа за надання інформації</p> <p>.....</p> <p>Підпис.....Дата.....</p>
<p>Погодження Департамент /управління, відділ Державіаслужби</p> <p>Телефон:.....</p> <p>Факс:.....</p> <p>E-mail:.....</p> <p>Директор департаменту/начальник управління (відділу)</p> <p>.....</p> <p>Підпис.....Дата.....</p> <p>.....</p> <p>Телефон:.....</p> <p>Факс:.....</p> <p>E-mail:.....</p> <p>Директор департаменту/начальник управління (відділу)</p> <p>.....</p> <p>Підпис.....Дата.....</p>	<p>Відповідальний орган за публікацію аеронавігаційної інформації</p> <p>Служба аеронавігаційної інформації Державного підприємства обслуговування повітряного руху</p> <p>Адреса:.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Телефон:.....</p> <p>Факс:.....</p> <p>E-mail:.....</p> <p>Відповідальна особа за публікацію</p> <p>.....</p> <p>Підпис.....Дата.....</p>

Додаток 3
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 9 глави 2 розділу IX)

Форма заповнення SUP

Затверджую
Директор (заступник директора)
департаменту аеронавігації

«___» _____ 20__ року

UKRAINE



STATE AVIATION
ADMINISTRATION
TEL: (+38044) 461-54-01
FAX: (+38044) 461-92-92
TELEX: 131371 UKAIR
AFTN: UKKAYAYX
AIS OF UKRAINE
TEL: (+38044) 461-69-53
FAX: (+38044) 461-69-90
AFTN: UKKRYOYX
E-MAIL: ais@aisukraine.net
HTTP: www.aisukraine.net

STATE AVIATION ADMINISTRATION
UKRAINIAN STATE AIR TRAFFIC SERVICE
ENTERPRISE
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.o. box 186, Airport Boryspil', Boryspil' – 7, Kyiv region, Ukraine,
08307

SUP 01/15

XX JAN 2015

№ з/п	Зміст SUP (українською мовою)	Зміст SUP (англійською мовою)

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 4
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 8 глави 1 розділу X)

Формат NOTAM

САІ Украероруху										
Показчик терміновості										
Адреса										
Дата і час заповнення										
Індекс укладача										
Серія, номер і позначення повідомлення										
NOTAM, який містить нову інформацію			(серія і номер/рік)				NOTAMN			
NOTAM, який замінює попередній NOTAM			(серія і номер/рік)				NOTAMR		(серія і номер/рік NOTAM, який замінюється)	
NOTAM, який відміняє попередній NOTAM			(серія і номер/рік)				NOTAMC		(серія і номер/рік NOTAM, який відмінюється)	
Визначники										
	FIR	Код NOTAM	Рух	Ціль	Сфера дії	Нижня межа	Верхня межа	Координати, радіус		
Q)	____/	Q____/	__/	____/	__/	____/	____/	_____/		
Визначення індексу місцезнаходження ІКАО, у якому розташований засіб, повітряний простір або є умови, що є предметом повідомлення								A)		
Термін дії										
Від (група дата/час)					B)					
До (ПОСТ або група дата/час)					C)					РОЗР (EST)* ПОСТ(PERM)*
Розклад (якщо це застосовується)					D)					
Текст NOTAM: викладається відкритим текстом (із використанням скорочень ІКАО)										
E)										
Нижня межа					F)					
Верхня межа					G)					
Підпис										

* У відповідних випадках закреслити.

Пункт „А”

Індекс місцезнаходження для аеродрому або FIR, у якому розташований засіб, повітряний простір або є умови, що є предметом повідомлення. За потреби можливо зазначити більше ніж один FIR. Якщо індекс місцезнаходження ІСАО відсутній, то використовуються прийняті в ІСАО літери національної приналежності плюс „XX”, а потім у пункті „Е” зазначається назва відкритим текстом.

Пункт „В”

Для групи дата/час використовується група з десяти цифр, яка визначає рік, місяць, число, години та хвилини за UTC. Ця інформація містить початок події NOTAMN. У випадку NOTAMR та NOTAMC інформація групи дата/час є фактичними датою та часом складання NOTAM.

Пункт „С”

За винятком NOTAMC використовується група дата/час (складена з десяти цифр, які визначають рік, місяць, число, години та хвилини за UTC), яка показує тривалість дії інформації, за винятком, коли інформація постійного характеру, тоді включається скорочення “PERM”. Коли інформація не має чітко визначеного терміну закінчення дії, то вказується приблизна тривалість дії групою дата/час, за якою іде скорочення “EST”. Будь-який NOTAM, який містить “EST”, відмінюється або замінюється до дати та часу, зазначених у пункті „С”. Інформація постійного характеру повинна включатися в AIP не пізніше 3-х місяців після опублікування NOTAM.

NOF гарантує нагадування про необхідність створення NOTAMC або NOTAMR до закінчення розрахункового часу: до 1 дня - 6 годин до закінчення часу, більше 1 дня до 1 місяця – 1 день до закінчення розрахункового строку, більше 1 місяця і до 3 місяців – 3 дні до закінчення розрахункового часу.

Пункт „D”

Якщо інформація про небезпеку, експлуатаційний стан або режим роботи засобів буде діяти за особливим графіком між моментами часу, зазначеними у пунктах „B” та „C”, необхідно включити таку інформацію в пункт „D”. Якщо інформація пункту „D” більше ніж 200 знаків, то видається необхідна кількість NOTAM.

Пункт „E”

Декодований код NOTAM, доповнений при потребі скороченнями ІСАО, індексами, визначниками, позивними, частотами, цифрами та відкритим текстом. Якщо NOTAM міжнародної розсилки – в частину, яка дається відкритим текстом, включається текст англійською мовою. Зазначена тут інформація має бути стисла і зрозуміла в зв’язку з включенням її до РІВ. До NOTAMС включаються предметне посилання та сповіщення про стан для забезпечення можливості точної перевірки ймовірності.

Пункти „F” та „G”

Ці пункти заповнюються, коли йдеться про навігаційні попередження або обмеження повітряного простору, що, як правило, є частиною РІВ. Необхідно включити значення нижньої та верхньої межі відносних висот, пов’язаних з діяльністю або обмеженнями, чітко зазначаючи точки відліку та одиниці виміру.

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 34 глави 1 розділу X)

Формат SNOWTAM

Заголовок повідомлення	Індекс черговості				Адреси											
	Дата і час заповнення				Індекс укладача											
Скорочений заголовок	Серійний номер SWAA				Показчик місцезнаходження				Дата/час спостереження				Необов'язкова група			
	S	W														
SNOWTAM				(Серійний номер)												
Показчик місцезнаходження аеродрому												A)				
Дата/година спостережень (час завершення вимірювання за UTC)												B)				
Позначення ЗПС												C)				
Довжина розчищеної частини ЗПС, якщо менше оголошеної довжини ЗПС (м)												D)				
Ширина розчищеної частини ЗПС, якщо менше оголошеної ширини ЗПС (м), при зміщенні від осьової лінії ЗПС додавати L (ліворуч) чи R (праворуч)												E)				
Опади по всій довжині ЗПС (на кожній третині ЗПС, починаючи від порога, що має найменший номер позначення ЗПС) NIL – Чисто і сухо 1 – ВОЛОГО 2 – МОКРО 3 - ІНІЙ АБО ПАМОРОЗЬ (товщина шару звичайно менше 1 мм) 4 - СУХИЙ СНІГ 5 – МОКРИЙ СНІГ 6 – СЛЬОТА 7 – ЛІД 8 – УЩІЛЬНЕНИЙ АБО УКАТАНИЙ СНІГ 9 – ЗАМЕРЗЛІ КОЛІЇ АБО ГРЕБЕНІ												F) .../...				
Середня глибина на кожній третині загальної довжини ЗПС (мм)												G) .../...				
Оцінне зчеплення на поверхні кожної треті довжини ЗПС												H) .../...				
				ГАРНЕ – 5 СЕРЕДНС/ГАРНЕ – 4 СЕРЕДНС – 3 СЕРЕДНС/ПОГАНЕ – 2 ПОГАНЕ – 1												
Критерії «СЕРЕДНС/ГАРНЕ» і «СЕРЕДНС/ПОГАНЕ» забезпечують точнішу інформацію для розрахунків, коли умови характеризуються як між середніми і добрими або поганими																
НАЯВНІСТЬ КРИТИЧНИХ ЗАМЕТІВ (якщо є, то зазначити висоту (см)/відстань від краю ЗПС (м) і, за потреби, L (ЛІВОРУЧ), R (ПРАВОРУЧ) або LR (ЛІВОРУЧ-ПРАВОРУЧ)												J)				
ВОГНІ ЗПС (якщо вони затемнені, то зазначити YES (ТАК) і відповідно, за потреби, L (ЛІВОРУЧ), R (ПРАВОРУЧ) або LR (ЛІВОРУЧ-ПРАВОРУЧ)												K)				
ПОДАЛЬШЕ РОЗЧИЩЕННЯ (якщо планується, зазначити довжину (м)/ширину (м) належної до розчищення частини ЗПС або, якщо буде розчищатися вся ЗПС, зазначити TOTAL (УСЯ ЗПС))												L) →				
ПОДАЛЬШЕ РОЗЧИЩЕННЯ ПЕРЕДБАЧАЄТЬСЯ ЗАКІНЧИТИ ДО... (UTC)												M)				
(РД У разі відсутності відповідної РД зазначити NO (НЕМАЄ))												N)				
(ЗАМЕТИ НА РД Якщо їх висота більше 60 см, зазначити YES (ТАК), далі зазначити відстань (м) між ними)												P)				
(ПЕРОН Якщо не придатний, зазначити NO (НЕМАЄ))												R)				
(НАСТУПНІ ПЛАНОВАНІ СПОСТЕРЕЖЕННЯ/ВИМІРИ ЗДІЙСНЮЮТЬСЯ Указати місяць/число/час за UTC)												S)				
(ЗАУВАЖЕННЯ ВІДКРИТИМ ТЕКСТОМ У тому числі ступінь покриття забруднювачем та іншу важливу для експлуатації інформацію, наприклад, посипання піском, видалення льоду, використання хімікатів)												T)				
ПРИМІТКИ 1. Для інформації щодо інших ЗПС повторити від пункту В до пункту Р. 2. Слова у дужках () не передаються																

ПОЯСНЕННЯ
до формату SNOWTAM

Загальні положення

1. Коли йдеться про дві або три злітно-посадкові смуги, інформація, що наведена у пунктах від "В" до "Р" включно, повторюється.

Якщо інформація не підлягає включенню, пункти та їх позначення повинні бути повністю виключені.

Повинні використовуватися метричні одиниці, одиниці вимірювання не повідомляються.

Кожного разу, коли є значні зміни умов, має публікуватися новий SNOWTAM. Значними змінами стану ЗПС вважаються такі:

зміна коефіцієнта зчеплення приблизно на 0,05;

зміна кількості опадів, які перевищують такі обмеження: 20 мм для сухого снігу, 10 мм для мокрого снігу, 3 мм для сльоти;

зміна можливої довжини або ширини ЗПС на 10 відсотків або більше;

будь-які зміни стосовно виду або області розповсюдження опадів, що потребує перегляду в пунктах "F" або "T" SNOWTAM;

якщо з одного або з обох боків ЗПС існують критичні замети - будь-яка зміна у висоті або відстані від них до осьової лінії ЗПС;

будь-яка зміна видимості вогнів злітно-посадкової смуги через їх затемнення;

будь-які інші умови, які вважаються значними з досвіду і з урахуванням місцевих умов.

2. Скорочений заголовок "SWUKiiii CCCC MMYGGgg (BBB)" вводить для того, щоб полегшити автоматичну обробку повідомлень.

SNOWTAM у комп'ютерних банках даних. Пояснення цих символів таке:

SW - визначник SNOWTAM;

UK - ICAO-код держави;

iiii - серійний номер SNOWTAM, позначений групою з чотирьох цифр;

CCCC - чотирилітерний індикатор місцезнаходження аеродрому, до якого відноситься SNOWTAM;

MMYYGGgg - дата/час спостереження/вимірювання, де MM - місяць, наприклад січень - 01, грудень - 12; YY - число місяця; GGgg - час у годинах (GG) і хвилинах (gg) UTC;

(BBB) - необов'язкова група для коригування SNOWTAM, яке раніше було розповсюджене з тим самим серійним номером - COR.

Дужки у "(BBB)" використовуються для того, щоб показати, що ця група необов'язкова.

Приклад: Скорочений заголовок SNOWTAM № 149 з Борисполя, вимірювання/спостереження від 07 листопада о 06.20 UTC:

SWUK0149 UKBB 11070620.

3. Пункт "A" - покажчик місцезнаходження аеродрому (чотирилітерний покажчик місцезнаходження).

4. Пункт "B" - група дата/час з восьми цифр, яка означає час спостереження з позначкою місяця, дня, години та хвилини в UTC; цей пункт має бути завжди заповнений.

5. Пункт "C" - найменший номер позначення ЗПС.

6. Пункт "D" - довжина очищеної ЗПС в метрах, якщо вона менша опублікованої довжини (для передавання повідомлення про неочищену частину ЗПС зазначено у пункті "T").

7. Пункт "E" - ширина очищеної ЗПС в метрах, якщо вона менша

опублікованої ширини, при зміщенні її вліво чи вправо від осьової лінії ЗПС додати "L" або "R", якщо дивитись від порога, який має менший номер позначення ЗПС.

8. Пункт "F" - опади по всій довжині злітно-посадкової смуги, як пояснено в форматі SNOWTAM. Відповідні комбінації цих номерів можуть використовуватися для того, щоб вказати на різні умови на окремих ділянках ЗПС. Якщо на одній і тій самій ділянці ЗПС є більше одного виду опадів, про них треба повідомити в послідовності від верхнього до нижнього. Заноси та кількість опадів, які перевищують середній показник, або інші значні особливості опадів можуть бути повідомлені пунктом "T" відкритим текстом.

9. Пункт "G" - середня кількість опадів у міліметрах для кожної третини всієї довжини ЗПС або вказується "XX", якщо їх неможливо виміряти або вони експлуатаційно не суттєві; оцінка робиться з точністю до 20 мм - для сухого снігу, 10 мм - для мокрого снігу та 3 мм - для сльоти.

10. Пункт "H" - вимірювання зчеплення на кожній третині довжини ЗПС та пристрій для вимірювання зчеплення. Вимірний або розрахований коефіцієнт (дві цифри) або, якщо він не використовується, оцінене зчеплення на поверхні (одна цифра) в послідовності від порога, який має менший номер позначення ЗПС. Якщо умови поверхні або існуючий прилад вимірювання зчеплення не дозволяють зробити надійне вимірювання зчеплення на поверхні, треба вказати код 9. Засоби вимірювання коефіцієнта зчеплення вказати відкритим текстом.

11. Пункт "J" - наявність критичних наметів. Якщо існують, вказати висоту в сантиметрах та відстань від краю ЗПС в метрах із зазначенням: з лівого ("L") чи з правого боку ("R") або з обох боків ("LR"), якщо дивитись від порога, який має менший номер позначення ЗПС.

12. Пункт "K" - якщо вогні ЗПС затемнені, треба вказати "YES" та відповідно "L", "R" або обидві "LR", якщо дивитись від порога, який має менший номер позначення ЗПС.

13. Пункт "L" - коли планується зробити подальше очищення, треба вказати довжину та ширину ЗПС або "TOTAL", якщо буде очищена ЗПС повністю.

14. Пункт "M" - вказати в UTC передбачуваний час завершення робіт.

15. Пункт "N" - щоб описати умови на рульовій доріжці, може використовуватися код для пункту "F"; якщо рульові доріжки, які обслуговують взаємодіючу ЗПС, недоступні - вказати "NO".

16. Пункт "P" - якщо висота наметів більше 60 см, необхідно вказати "YES" та бічну відстань у метрах.

17. Пункт "R" - код для пункту "F" може використовуватися для того, щоб описати умови на пероні; вкажіть "NO", якщо перон непридатний.

18. Пункт "S" - вказати у UTC передбачуваний час проведення наступного спостереження/вимірювання.

19. Пункт "T" - описати відкритим текстом будь-яку важливу оперативну інформацію, завжди вказуючи довжину забрудненої ЗПС (пункт "D") та ступінь забруднення (пункт "F") ЗПС для кожної третини ЗПС (у відповідних випадках) відповідно до таблиці:

10% - якщо забруднення ЗПС менше 10% ;

25% - якщо забруднення ЗПС складає 11-25%;

50% - якщо забруднення ЗПС складає 26-50%;

100% - якщо забруднення ЗПС складає 51-100%.

Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 35 глави 1 розділу X)

Формат ASHTAM

Заголовок повідомлення	Індекс черговості	Індекси адресатів											
	Дата/час заповнення	Індекс укладача											
Скорочений заголовок	Серійний номер XXXX	Показчик місцезнаходження				Дата/час випуску				Необов'язкова група			

ASHTAM	Серійний номер		
Район польотної інформації, що зазнає впливу			A)
Дата/час (UTC) виверження			B)
Назва і номер вулкана			C)
Широта/довгота вулкана або радіал та віддаленість вулкана від навігаційного засобу			D)
Колірний код стадії тривоги, що позначає вулканічну діяльність, у тому числі будь-які колірні коди попередньої стадії тривоги			E)
Наявність і горизонтальні/вертикальні розміри хмари вулканічного попелу			F)
Напрямок руху хмари попелу			G)
Маршрути або ділянки маршрутів та ешелони польоту, що зазнають впливу			H)
Закриття повітряного простору, та/або маршрутів, або ділянок маршрутів та наявні альтернативні маршрути			I)
Джерело інформації			J)
Примітки, що передаються відкритим текстом			K)
ПРИМІТКИ			
ПІДПИС УКЛАДАЧА			

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 7
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 37 глави 1 розділу X)

Зразки запитів на видання NOTAM

GG UKKRYNYX
091055UKKKZDZX
ЗАПИТ НА ВИДАННЯ NOTAM УККРЫНЫЬ УККАЗГЗД
Щ)УКБЖ
А)УКБЖ
Б)1510181300 Ц)1510181600
Е)АКТИВОВАНА ЗОНА UKR748
Ф)SFC Г)1200M AMSL

Q)UKBV
А)UKBV
Б)1510181300 С)1510181600
Е)AREA UKR748 ACTIVATED
F)SFC G)1200M AMSL

НАЧАЛЬНИК УКРАЕРОЦЕНТРУ А.ВОЛКОВ

Пояснення: о 10.55 UTC 09.10.2015 з Украероцентру (УКККЗДЗЬ) на адресу NOF (УККРЫНЫЬ) надійшов запит на видання NOTAM про те, що зона UKR748, яка розміщена у FIR Бориспіль (УКБЖ), буде активована з 13.00 18.10.2015 по 16.00 18.10.2015

GG UKKRYNYX
110641UKBBYDYD
ЗАПИТ НА ВИДАННЯ NOTAM УККРЫНЫЬ УККАЗГЗД
Щ)УКБЖ
А)УКББ
Б)1509190600 Ц)1509281700
D) ЩОДЕННО 0600-1700
Е)RWY 18R/36L ЗАКРИТА РЕМОНТОМ.

Q)UKBV
А)УКБВ
Б) 1509190600 С) 1509281700
D)DAILY 0600-1700
Е)RWY 18R/36L CLOSED DUE TO REPAIR

ГЕНЕРАЛЬНИЙ ДИРЕКТОР АЕРОПОРТУ Е.Г.ДИХНЕ

Пояснення: о 06.41 UTC 11.09. 2015 від адміністрації аеропорту Бориспіль (UKBBYDYD) на адресу NOF (UKKRYNYX) надійшов запит на видання NOTAM про те, що з 19.09.2015 по 28.09.2015 кожен день з 06.00 UTC по 17.00 UTC ЗПС 18П/36Л буде закрита через ремонт.

Поля заповнюються відповідно до формату NOTAM.

GG UKKRYNYX
301210 UKBVYOYX
SWUK015 UKBB 10301200
SNOWTAM _____
UKBB B) 10301200 C) 18R D) ...P)
C) 18L D) ...P)
R) NO S) 10301500 T) DEICING

Поля заповнюються відповідно до формату SNOWTAM.

* Зміст запиту на видання NOTAM складається коротко з чітким викладом фактичного стану, характеру змін, терміну дії та причин виникнення ситуації.

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 8
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 5 розділу XII)

Форма заповнення АІС

Затверджую
1-й заступник/заступник голови
Державіаслужби або директор
департаменту аеронавігації

«____» _____ 20__ р.

UKRAINE



STATE AVIATION ADMINISTRATION
UKRAINIAN STATE AIR TRAFFIC SERVICE
ENTERPRISE
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

P.o. box 186, Airport Boryspil', Boryspil' – 7, Kyiv region, Ukraine,
08307

STATE AVIATION
ADMINISTRATION
TEL: (+38044) 461-54-01
FAX: (+38044) 461-92-92
TELEX: 131371 UKAIR
AFTN: UKKAYAYX
AIS OF UKRAINE
TEL: (+38044) 461-69-53
FAX: (+38044) 461-69-90
AFTN: UKKRYOYX
E-MAIL: ais@aisukraine.net
HTTP: www.aisukraine.net

AIC 03/15
Series A
XX JUN 2015

№ з/п	Зміст АІС (українською мовою)	Зміст АІС (англійською мовою)

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 9
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 3 глави 2 розділу XIII)

Форма післяпольотного донесення

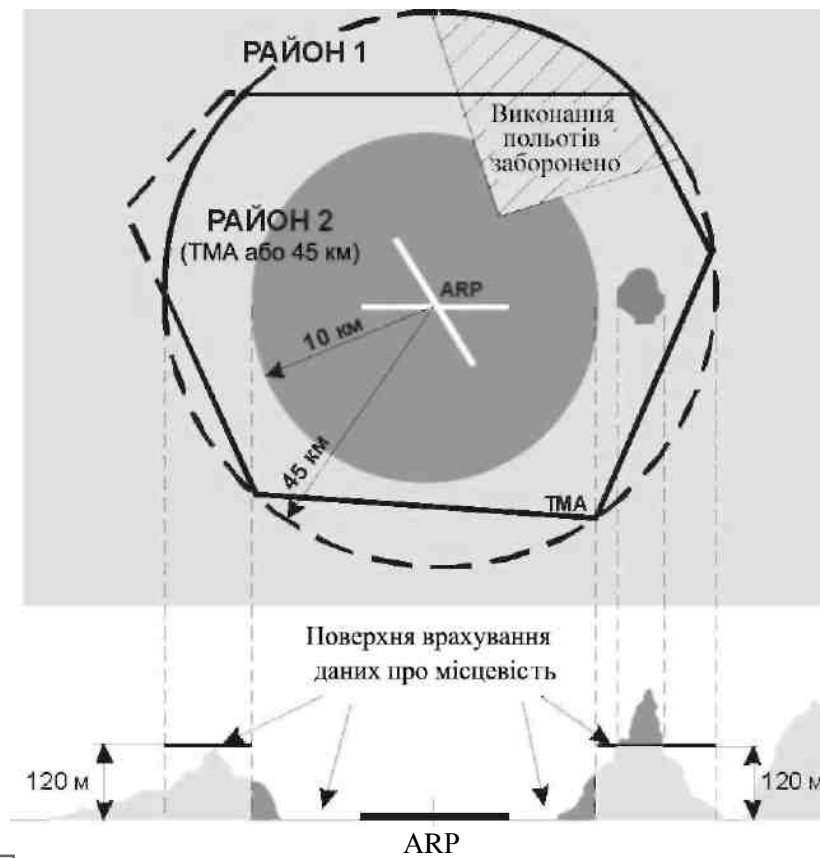
POST-FLIGHT REPORT Післяпольотне донесення			
Aircraft registration mark: Ресстраційний номер			
Owner/FLT NR: Власник/номер рейсу			
Departure aerodrome: Аеродром вильоту		ATD (UTC) Час вильоту	
Arrival aerodrome: Аеродром посадки		ATA (UTC) Час посадки	
Facility Об'єкт	Location Місцеположення	Details of inadequacy Детальна інформація невідповідності	Time of observation Час спостереження
Birds Птахи	Location Місцеположення	Ditails Детальна інформація	Time of observation Час спостереження
Date _____ Дата		Signature of pilot _____ Підпис пілота	

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 10
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 4 розділу XIV)

Вимоги до даних про місцевість та перешкоди



■ Дані про місцевість, складені відповідно до кількісних вимог для району 1

■ Дані про місцевість, складені відповідно до кількісних вимог для району 2

Поверхня обліку даних про місцевість: район 1 та район 2

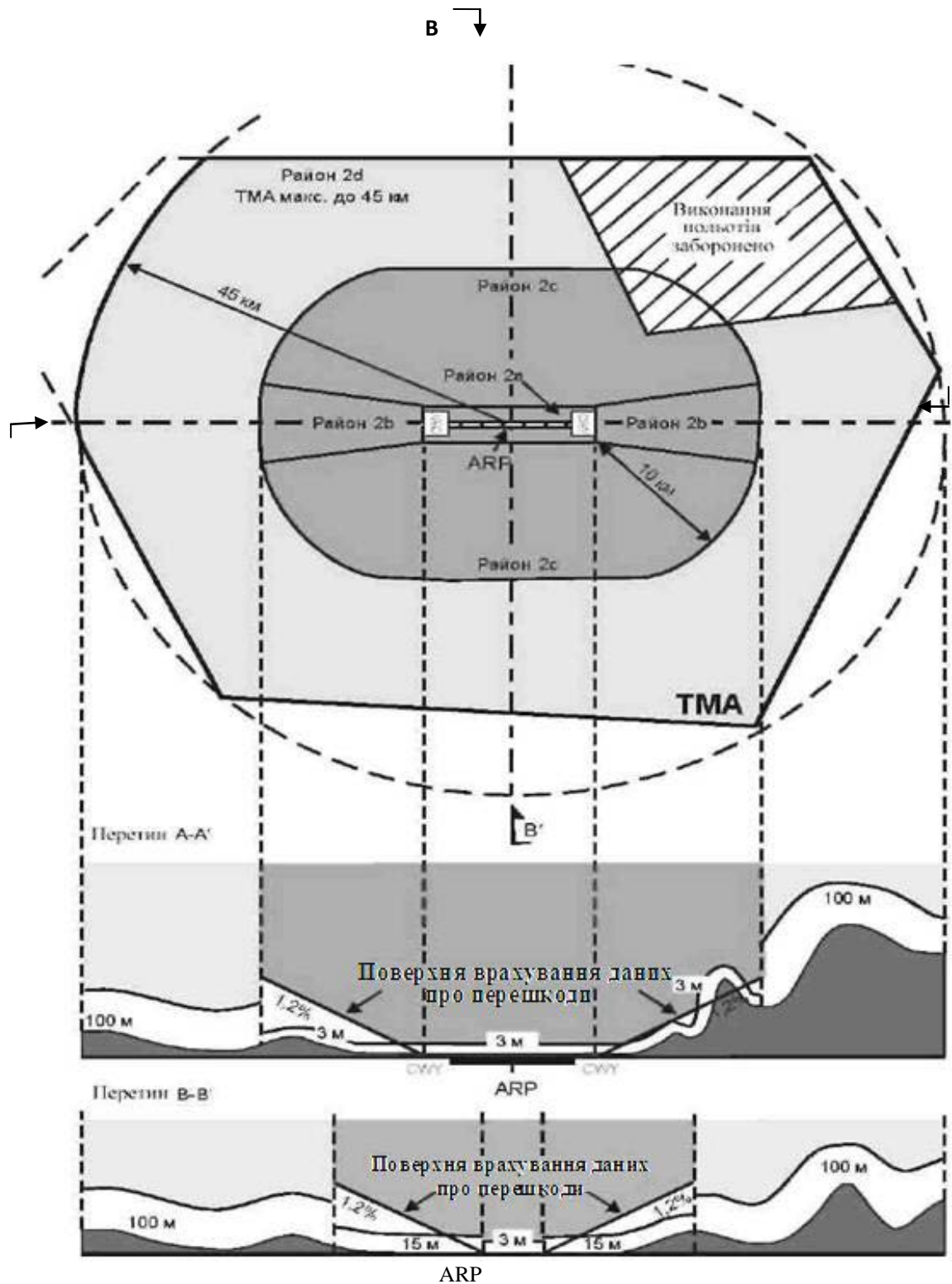
1. У межах зони радіусом 10 кілометрів від ARP дані про місцевість відповідають кількісним вимогам для району 2.

2. У зоні між колом радіусом 10 кілометрів і межею ТМА або колом радіусом 45 кілометрів (залежно від того, що менше) дані про місцевість, яка піднімається над горизонтальною площиною, що розташована на 120 метрів вище найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам району 2.

3. У зоні між колом радіусом 10 кілометрів і межею ТМА або колом радіусом 45 кілометрів (залежно від того, що менше) дані про місцевість, яка піднімається над горизонтальною площиною, що розташована на 120 метрів вище найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам району 1.

4. У тих зонах району 2, де виконання польотів заборонено внаслідок дуже високої місцевості або інших місцевих обмежень та/або правил, дані про місцевість відповідають кількісним вимогам району 1.

5. Кількісні вимоги щодо даних про місцевість для районів 1 та 2 наведені у таблиці.



Поверхні обліку даних про перешкоди: район 1 і район 2

1. Дані про перешкоди складаються та реєструються відповідно до кількісних вимог району 2, які наведені в таблиці 10-2:

а) район 2а. Прямокутна зона навколо ЗПС, яка включає льотну смугу плюс будь-яку смугу, вільну від перешкод. Поверхня обліку перешкод району 2а розташована на висоті 3 метри над перевищенням ближчої ЗПС, вимірюваним упродовж осьової лінії ЗПС, а в зонах, які належать до смуги, вільної від перешкод, якщо така є, на рівні відповідного перевищення ближчого кінця ЗПС;

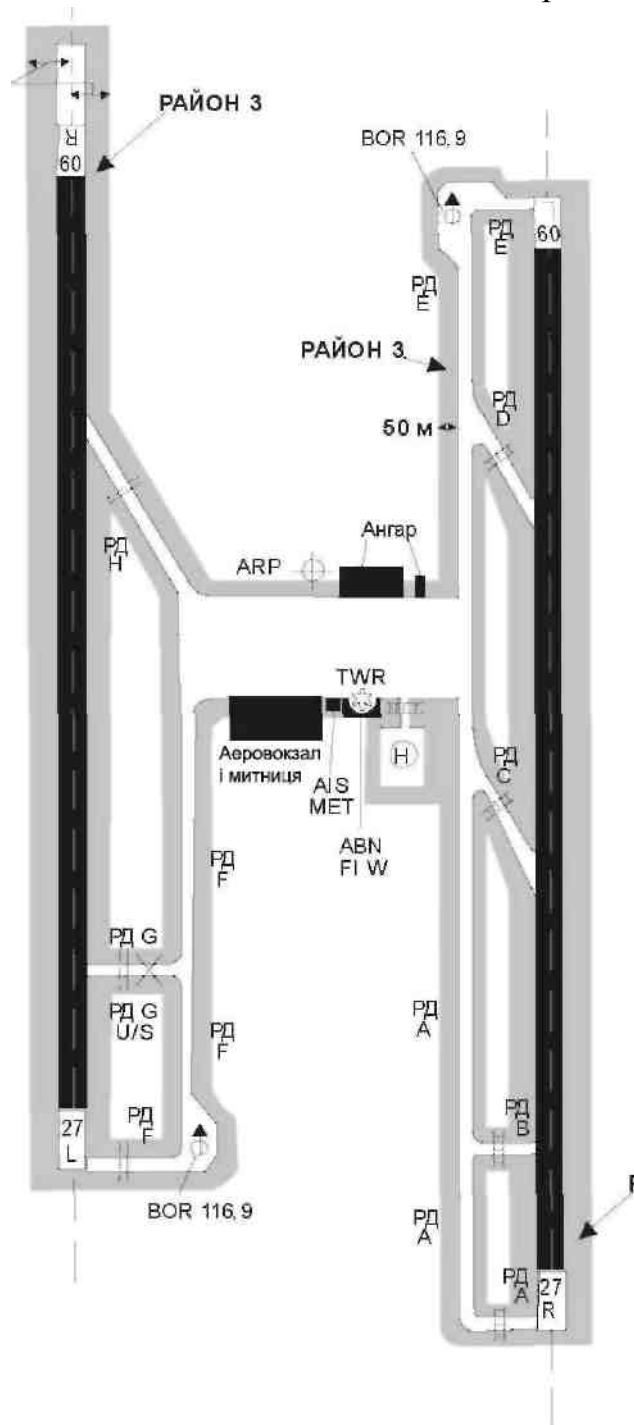
б) район 2б. Зона, яка простягається від кінців району 2а у напрямленні вильоту на відстань 10 кілометрів з розходженням 15% в кожний бік. Поверхня обліку перешкод району 2б має нахил 1,2% і простирається від кінців району 2а на рівне перевищення кінця ЗПС у напрямленні вильоту на відстань 10 кілометрів з розходженням 15% в кожний бік;

в) район 2с. Зона, яка простирається із зовнішнього боку району 2а та району 2б на відстань не більше 10 кілометрів від межі району 2а. Поверхня обліку перешкод району 2с має нахил 1,2% і простирається з зовнішнього боку району 2а і району 2б на відстань не більше 10 кілометрів від межі району 2а. Первісне перевищення району 2с відповідає перевищенню точки району 2а, в якому він починається;

г) район 2д. Зона із зовнішнього боку районів 2а, 2б, 2с, яка простирається на відстань 45 кілометрів від контрольної точки аеродрому або до відповідної межі ТМА, залежно від того, що ближче. Поверхня обліку перешкод району 2д розташована на висоті 100 метрів над землею.

2. У тих зонах району 2, де виконання польотів заборонено внаслідок дуже високої місцевості або інших місцевих обмежень та/або правил, дані про перешкоди складаються та реєструються залежно від вимог для району 1.

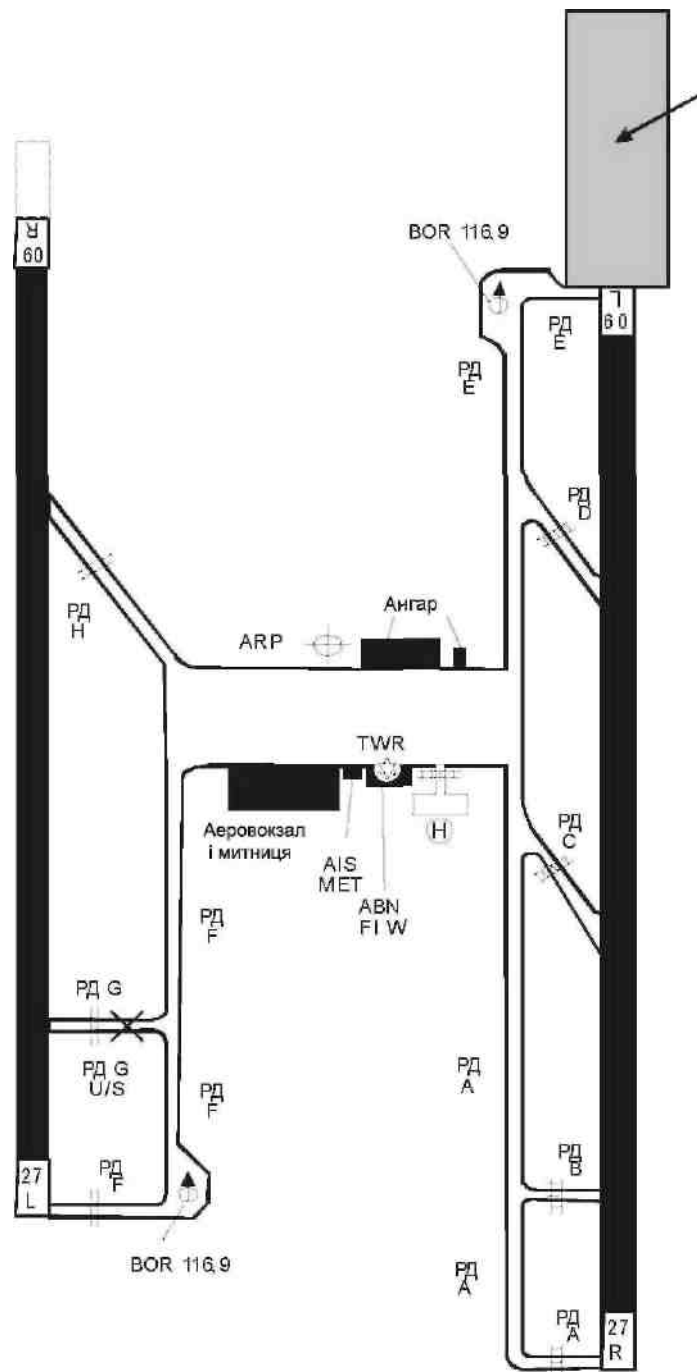
3. У районі 1 дані про кожну перешкоду, висота якої над землею складає 100 метрів або більше, складаються та реєструються в базі даних відповідно до кількісних вимог для району 1, що наведені в таблиці 10-2.



Поверхня обліку даних про місцевість та перешкоди: район 3

1. Поверхня обліку даних про місцевість та перешкоди піднімається на півметра (0,5 метра) над горизонтальною площиною, яка проходить через ближчу точку на робочій площі аеродрому.

2. Дані про місцевість та перешкоди в районі 3 відповідають кількісним вимогам, що наведені відповідно в таблицях 10-1 та 10-2.



Поверхня обліку даних про місцевість та перешкоди: район 4

У районі 4 дані про місцевість відповідають кількісним вимогам, що наведені в таблиці 10-1.

Горизонтальна ділянка району 2 охоплює район 4. Докладніші дані про перешкоди можуть враховуватись в районі 4 відповідно до кількісних вимог до даних про перешкоди району 4, що наведені в таблиці 10-2.

Таблиця 10-1. Кількісні вимоги до даних про місцевість

	Район 1	Район 2	Район 3	Район 4
Інтервал між постами	3 с дуги (приблизно 90 м)	1 с дуги (приблизно 30 м)	0,6 с дуги (приблизно 20 м)	0,3 с дуги (приблизно 9 м)
Точність у вертикальній площині	30 м	3 м	0,5 м	1 м
Роздільна здатність у вертикальній площині	1 м	0,1 м	0,01 м	0,1 м
Точність в горизонтальній площині	50 м	5 м	0,5 м	2,5 м
Довірений рівень	90%	90%	90%	90%
Категорія даних	Звичайні	Важливі	Важливі	Важливі
Рівень цілісності	1×10^{-3}	1×10^{-5}	1×10^{-5}	$1 \cdot 10^{-5}$
Період оновлення	За необхідн.	За необхідн.	За необхідн.	За необхідн.

Таблиця 10-2. Кількісні вимоги до даних про перешкоди

	Район 1	Район 2	Район 3	Район 4
Точність у вертикальній площині	30 м	3 м	0,5 м	1 м
Роздільна здатність у вертикальній площині	1 м	0,1 м	0,01 м	0,1 м
Точність в горизонтальній площині	50 м	5 м	0,5 м	2,5 м
Довірений рівень	90%	90%	90%	90%
Категорія даних	Звичайні	Важливі	Важливі	Важливі
Рівень цілісності	1×10^{-3}	1×10^{-5}	1×10^{-5}	$1 \cdot 10^{-5}$
Період оновлення	За необхідн.	За необхідн.	За необхідн.	За необхідн.

Таблиця 10-3. Атрибути місцевості

Атрибути місцевості	Обов'язкові/необов'язкові
Район охоплення	Обов'язковий
Показчик джерела даних	Обов'язковий
Метод отримання	Обов'язковий
Інтервал між постами	Обов'язковий
Система відліку в горизонтальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність в горизонтальній площині	Обов'язковий
Точність в горизонтальній площині	Обов'язковий
Довірений рівень в горизонтальній площині	Обов'язковий
Місцезнаходження в горизонтальній площині	Обов'язковий
Перевищення	Обов'язковий
Відлік перевищення	Обов'язковий
Система відліку у вертикальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність у вертикальній площині	Обов'язковий
Точність у вертикальній площині	Обов'язковий
Довірений рівень у вертикальній площині	Обов'язковий
Тип поверхні	Необов'язковий
Зареєстрована поверхня	Обов'язковий
Рівень підняття на поверхню	Необов'язковий
Відомі відхилення	Необов'язковий
Цілісність	Обов'язковий
Відмітка дати та часу	Обов'язковий
Одиниці вимірювання, що використовуються	Обов'язковий

Таблиця 10-4. Атрибути перешкод

Атрибути місцевості	Обов'язкові/необов'язкові
Район охоплення	Обов'язковий
Показчик джерела даних	Обов'язковий
Показчик перешкод	Обов'язковий
Точність у горизонтальній площині	Обов'язковий
Система відліку у горизонтальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність у горизонтальній площині	Обов'язковий
Довірений рівень в горизонтальній площині	Обов'язковий
Місцезнаходження в горизонтальній площині	Обов'язковий
Розміри в горизонтальній площині	Обов'язковий
Перевищення	Обов'язковий
Відносна висота	Обов'язковий
Система відліку у вертикальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність у вертикальній площині	Обов'язковий
Точність у вертикальній площині	Обов'язковий
Відлік перевищення	Обов'язковий
Довірений рівень у вертикальній площині	Обов'язковий
Тип перешкод	Обов'язковий
Зареєстрована поверхня	Обов'язковий
Тип конфігурації	Обов'язковий
Цілісність	Обов'язковий
Відмітка дати та часу	Обов'язковий
Одиниці вимірювання, що використовуються	Обов'язковий
Дії	Необов'язковий
Ефективність	Необов'язковий
Освітлення	Обов'язковий
Маркування	Обов'язковий

Додаток 11
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 18 розділу XVI)

Форма
опису змін до Інструкцій

№ з/П	Номер сторінки Інструкції ¹	Перелік змін ²		Підстава для внесення змін
		діюча інформація	нова інформація	

¹ Вказуються всі сторінки Інструкції, до яких вносяться зміни.

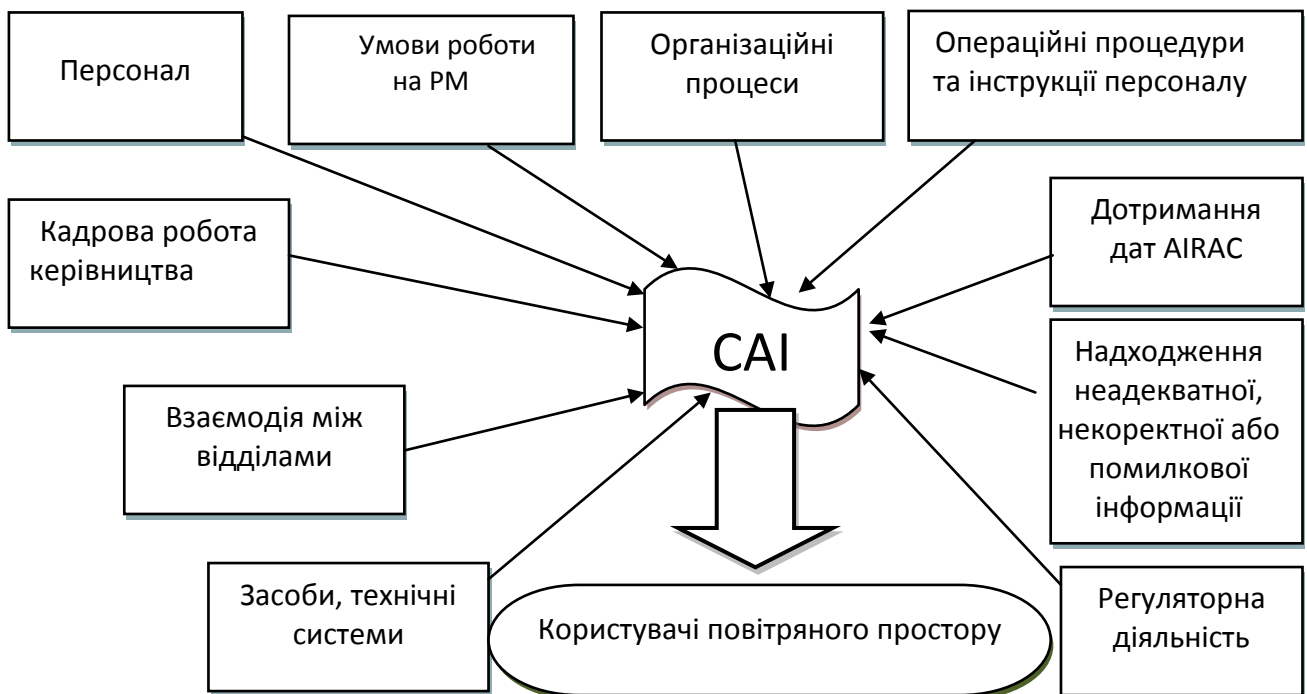
² Текст змін, що стосуються АІР України, подається українською та англійською мовами. У форму вносяться всі зміни до діючої інформації, включаючи й інформацію, що видаляється.

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак

Додаток 12
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 2 розділу XVII)

Фактори,
що впливають на появу помилок при управлінні аеронавігаційною
інформацією



Вплив факторів на безпеку польотів показує, що при відмові хоча б одного із них порушується уся злагоджена система підготовки та розповсюдження аеронавігаційної інформації.

Додаток 13
до Авіаційних правил України
«Обслуговування/управління
аеронавігаційною інформацією»
(пункт 1 розділу XVIII)

Перелік
документів аеронавігаційної інформації та строки їх збереження

№ з/п	Документи об'єднаного пакета аеронавігаційної інформації	Строк збереження		Примітки
		Державна авіаційна служба	CAI, користувачі повітряного простору	
1	Збірник аеронавігаційної інформації України, у т. ч. поправки	До заміни новими		
2	Доповнення до AIP	Після внесення інформації до AIP		
3	Повідомлення NOTAM постійного характеру; тимчасового характеру; запити на видання NOTAM	1 рік	1 місяць після закінчення терміну дій	
4	Бюлетені передпольотної інформації (PIB)	-	15 діб після надання	
5	Циркуляри аеронавігаційної інформації (AIC)	Після внесення інформації до AIP		
6	Контрольні переліки та переліки чинних повідомлень NOTAM	Після заміни новими		
7	Інструкції з виконання польотів в районі аеродрому, вертодрому, зареєстрованого ЗПМ. Інструкції з використання повітряного простору України	5 років після анулювання сертифіката		

Директор департаменту аеронавігації

В.М. Сімак