Додаток 5
до Авіаційних правил України
"Організація повітряного руху"
(пункт 9 глави 12 розділу IV)

### ІНСТРУКЦІЇ по передачі донесень з борту ПС каналами мовного зв'язку

### 1. Форма AIREP SPECIAL

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Графа | Параметр | Передати по радіотелефону,якщо доцільно |
| - | Індекс типу повідомленняСпеціальне донесення з борту | AIREP SPECIAL |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ 1 | 1. | Ідентифікація ПС | (радіотелефонний позивний ПС) |
| 2. | Місцезнаходження | "МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ"(POSITION) (широта та довгота)"НАД" (OVER) (основна точка)"НА ТРАВЕРЗІ" (ABEAM) (основна точка)(основна точка) (пеленг) (відстань) |
| 3. | Час | (час) |
| 4. | Рівень | "ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ" (FLIGHT LEVEL)(номер) або (число) "МЕТРІВ" (METERS) або "ФУТІВ" (FEET)"НАБІР ВИСОТИ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ" (CLIMBING TO CRUISING LEVEL) (номер) або (число) "МЕТРІВ" (METERS) або "ФУТІВ" (FEET)"ЗНИЖЕННЯ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ" (DESCENDING TO FLIGHT LEVEL)) (номер) або (число) "МЕТРІВ" (METERS) або "ФУТІВ" (FEET) |
|   | 5. | Наступне місцеположення та розрахунковий час його прольоту | (місцеположення) (час) |
| 6. | Наступна основна точка | (місцеположення) "НАСТУПНА" (NEXT) |
| Розділ 2 | 7. | Розрахунковий час прибуття | (аеродром) (час) |
| 8. | Запас палива | "ЗАПАС ПАЛИВА" (ENDURANCE)(години та хвилини) |
| Розділ 3 | 9. | Явища погоди, що спостерігають та які є предметом спеціального донесення з борту ПС:помірна турбулентність сильна турбулентність помірне обледеніння сильне обледеніння сильна гірська хвиля грози без градугрози з градом сильна пилова буря сильна піщана буря хмара вулканічного попелувулканічнадіяльність, щопередуєвиверженню, абовулканічневиверженняЕфективність гальмування на ЗПС:ДобраВід середньої до доброїСередняВід середньої до поганої ПоганаДуже погана |     "ТУРБУЛЕНТНІСТЬ ПОМІРНА"(TURBULENCE MODERATE)"ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СИЛЬНА"(TURBULENCE SEVERE)"ОБЛЕДЕНІННЯ ПОМІРНЕ"(ICING MODERATE)"ОБЛЕДЕНІННЯ СИЛЬНЕ"(ICING SEVERE)"ГІРСЬКА ХВИЛЯ СИЛЬНА"(MOUNTAINWAVE SEVERE)"ГРОЗИ" (THUNDERSTORMS)"ГРОЗИ З ГРАДОМ"(THUNDERSTORMS WITH HAIL)"ПИЛОВА БУРЯ СИЛЬНА"(DUSTSTORM HEAVY) або"ПІЩАНА БУРЯ СИЛЬНА"(SANDSTORM HEAVY)"ХМАРА ВУЛКАНІЧНОГО ПОПЕЛУ"(VOLCANIC ASH CLOUD)"ВУЛКАНІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЩО ПЕРЕДУЄ ВИВЕРЖЕННЮ"(PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)"ВУЛКАНІЧНЕ ВИВЕРЖЕННЯ"(VOLCANIC ERUPTION)  "ДОБРА" (GOOD)"ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ" (GOOD TO MEDIUM)"СЕРЕДНЯ" (MEDIUM)"ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ"(MEDIUM TO POOR)"ПОГАНА" (POOR)"ДУЖЕ ПОГАНА" (LESS THAN POOR) |

### 2. Інструкція щодо передач донесень з борту ПС засобами мовного зв'язку

Розділ 1 є обов'язковим для донесень про місцезнаходження та спеціальних донесень з борту ПС.

Розділ 2 додають, повністю або частково, тільки тоді, коли це вимагається експлуатантом або його призначеним представником, або коли командир ПС вважає це необхідним.

Розділ 3 включають до спеціальних донесень з борту ПС.

Спеціальні спостереження з борту ПС проводяться у випадку, коли мають місце або спостерігаються будь-які явища, перелічені у розділі 3. Пункти 1 - 4 розділу 1 і відповідне явище з розділу 3 вимагаються від усіх пілотів ПС. Такі явища, як помірна турбулентність, град, купчасто-дощові хмари, зазначені у пункті 5 глави 12 розділу IV цих Авіаційних правил, передають тільки з борту надзвукового транспорту на трансзвукових і надзвукових рівнях польоту.

У випадку спеціальних донесень з борту ПС, які містять інформацію про вулканічну діяльність, після польоту заповнюють форму VAR спеціального донесення з борту стосовно вулканічної діяльності, зі зазначенням всіх елементів, що спостерігалися у визначеному порядку у відповідних місцях форми VAR.

Спеціальні донесення з борту ПС мають бути передані якнайшвидше після того, як з'явились метеорологічні умови, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС.

Якщо метеорологічні умови/явища, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС, спостерігають під час або незадовго до часу або місця, де має бути зроблене чергове донесення, замість цього має бути надано спеціальне донесення з борту ПС.

Пункти донесення з борту ПС передають в тому порядку, в якому вони перелічені у формі AIREP SPECIAL.

Розділ 1

Ідентифікатор повідомлення. До "AIREP" додають позначення "SPECIAL" для зазначення спеціального донесення з борту ПС.

Пункт 1 - Ідентифікація ПС

Передають радіотелефонний позивний ПС, як зазначено у пунктах 33, 34 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил.

Пункт 2 - Місцезнаходження

Зазначають місцеположення по широті (градуси - двозначними числами або градуси і хвилини - чотиризначними цифрами, за якими слідує слово "ПІВНІЧНОЇ" (NORTH) або "ПІВДЕННОЇ" (SOUTH), і довготу (градуси - тризначними числами або градуси і хвилини - п'ятизначними числами, за якими слідує слово "СХІДНОЇ" (EAST) або "ЗАХІДНОЇ" (WEST), або зазначають основну точку маршруту, ідентифіковану кодованим позначенням (від 2 до 5 символів), або зазначають основну точку маршруту, за якою слідує магнітний пеленг (3 цифри) і відстань у морських милях від вказаної основної точки.

Наприклад:

4620 ПІВДЕННОЇ 03405 СХІДНОЇ;

SR (SIERRA ROMEO);

GOBLI;

DNP (DELTA NOVEMBER PAPA) 180 ГРАДУСІВ 40 МИЛЬ.

У зручному випадку перед основною точкою використовують фразу "НА ТРАВЕРЗІ" (ABEAM).

Пункт 3 - Час

За винятком випадків, коли регіональні аеронавігаційні угоди прописують вживання часу у хвилинах останньої години (2 цифри), час повідомляється у годинах і хвилинах UTC (4 цифри). Час, який передають, має бути фактичним часом прольоту ПС конкретного місцезнаходження, а не часом формування або передачі донесення. У випадках спеціальних донесень з борту ПС час повідомляється у годинах і хвилинах UTC.

Пункт 4 - Ешелон польоту або абсолютна висота

Ешелон польоту повідомляють за допомогою 3-х чисел (наприклад, "ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ 280" (FLIGHT LEVEL 310), при встановленні на висотомірі стандартного тиску. При встановленні висотоміру за тиском QNH абсолютна висота передається у метрах (за цифровим значенням використовується слово "МЕТРІВ" (METERS) або в футах (в цьому випадку за цифровим значенням використовується слово "ФУТІВ" (FEET)). При наборі висоти або зниженні після прольоту основної точки вказують відповідно слово "НАБІР ДО" (CLIMBING) (після якого вказується номер ешелону польоту) або "ЗНИЖЕННЯ ДО" (DESCENDING) (після якого вказують номер ешелону польоту).

Пункт 5 - Наступне місцезнаходження та розрахунковий час

Повідомляють наступну точку донесення та прогнозний час над цією точкою донесення або повідомляють про розрахункове місцезнаходження, яке буде досягнуто через годину, відповідно до діючих процедур звітності про місцезнаходження. Використовують домовленості щодо даних, вказані у пункті 2. Повідомляють розрахунковий час прольоту даного місцезнаходження.

За винятком випадків, коли регіональні аеронавігаційні угоди прописують вживання часу у хвилинах останньої години (2 цифри), час передається у годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Пункт 6 - Наступна основна точка маршруту

Після повідомлення наступного місцезнаходження та розрахункового часу прольоту повідомляють наступну основну точку.

Розділ 2

Пункт 7 - Розрахунковий час прибуття

Зазначають назву аеродрому першої передбачуваної посадки, для якого слід розрахувати час прибуття на цей аеродром в годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Пункт 8 - Залишок палива

Використовуючи спочатку слова "ЗАПАС ПАЛИВА" (ENDURANCE), зазначають максимальну тривалість польоту з існуючим запасом палива в годинах і хвилинах (4 цифри).

Розділ 3

Пункт 9 - Метеорологічні явища/умови, які потребують спеціального донесення з борту ПС

Повідомляється про одне з наступних метеорологічних явищ/умов, що спостерігають:

Помірна турбулентність як
ТУРБУЛЕНТНІСТЬ ПОМІРНА" (TURBULENCE MODERATE)

Помірна турбулентність - умови, в яких можуть відбутися помірні зміни в положенні та/або висоті ПС, але ПС залишається в стані позитивного контролю в будь-який час. Як правило, можуть виникати невеликі зміни в швидкості ПС. Зміни в показаннях акселерометра від 0,5 до 1,0 g в центрі ваги ПС. Труднощі при ходьбі. Особи, що знаходяться на борту ПС, відчувають притискання ременів безпеки. Вільні об'єкти пересуваються.

Сильна турбулентність як
"ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СИЛЬНА" (TURBULENCE SEVERE)

Сильна турбулентність - умови, в яких відбуваються різкі зміни в положенні та/або висоті ПС; ПС може перебувати поза контролем протягом коротких періодів часу. Зазвичай спостерігаються великі коливання швидкості літака. Зміни в показаннях акселерометра більше 1,0 g в центрі ваги ПС. Особи, що знаходяться на борту ПС, відчувають сильне притискання ременів безпеки. Вільні об'єкти кидає з боку в бік.

Помірне обледеніння як
"ОБЛЕДЕНІННЯ ПОМІРНЕ" (ICING MODERATE)

Помірне обледеніння - умови, в яких зміна курсу та/або абсолютної висоти вважається бажаним.

Сильне обледеніння як
"ОБЛЕДЕНІННЯ СИЛЬНЕ" (ICING SEVERE)

Сильне обледеніння - умови, в яких вважають за необхідне негайно змінити курс та/або абсолютну висоту.

Сильна гірська хвиля як
"ГІРСЬКА ХВИЛЯ СИЛЬНА" (MOUNTAINWAVE SEVERE)

Гірська хвиля сильна - умови, в яких супутній низхідний потік становить 3 м/с (600 ft/min) або більше та/або виникає сильна турбулентність.

Грози без граду як
"ГРОЗИ" (THUNDERSTORMS)

Грози з градом як
"ГРОЗИ З ГРАДОМ" (THUNDERSTORMS WITH HAIL)

Повідомляють тільки про грози, які:

приховані імлою;

замасковані в хмарності;

розташовані на значному просторі;

утворюють лінію шквалу.

Сильна пилова буря як
"ПИЛОВА БУРЯ СИЛЬНА" (DUSTSTORM HEAVY)

Сильна піщана буря як
"ПІЩАНА БУРЯ СИЛЬНА" (SANDSTORM HEAVY)

Хмара вулканічного попелу як
"ХМАРА ВУЛКАНІЧНОГО ПОПЕЛУ" (VOLCANIC ASH CLOUD)

Вулканічна діяльність, що передує виверженню, або вулканічне виверження як
"ВУЛКАНІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЩО ПЕРЕДУЄ ВИВЕРЖЕННЮ" (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY) або
"ВУЛКАНІЧНЕ ВИВЕРЖЕННЯ" (VOLCANIC ERUPTION)

Вулканічна діяльність, що передує виверженню, у цьому контексті означає незвичайну та/або зростаючу вулканічну активність, яка може передувати виверженню вулкана.

У разі хмари вулканічного попелу, вулканічної діяльності, що передує виверженню, або вулканічному виверженню після польоту членом льотного екіпажу заповнюється міжнародна форма VAR спеціального донесення з борту ПС стосовно вулканічної діяльності, наведена у главі 5 цього додатку.

Інформацію у формі VAR спеціального донесення з борту ПС стосовно вулканічної діяльності не передають каналами радіозв'язку, але після прибуття на аеродром вона має бути доставлена експлуатантом або членом льотного екіпажу до аеродромного метеорологічного органу. Якщо неможливо доставити донесення до метеорологічного органу, заповнену форму надають у встановлене місце відповідно до місцевих домовленостей між метеорологічним органом, органом ОПР та експлуатантом.

Добру ефективність гальмування на ЗПС як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ДОБРА" (BREAKING ACTION GOOD)

Добра ефективність гальмування - сповільнення при гальмуванні є нормальним та відповідає зусиллям, що застосовують на гальмівні колеса, повздовжня керованість нормальна.

Ефективність гальмування від доброї до середньої як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ" (BREAKING ACTION GOOD TO MEDIUM)

Ефективність гальмування від доброї до середньої - сповільнення при гальмуванні або повздовжня керованість в межах між доброю та середньою.

Середню ефективність гальмування як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ СЕРЕДНЯ" (BREAKING ACTION MEDIUM)

Середня ефективність гальмування - сповільнення при гальмуванні помітно знижується у порівнянні із зусиллям що застосовують на гальмівні колеса, повздовжня керованість помітно знижується.

Ефективність гальмування від середньої до поганої як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ" (BREAKING ACTION MEDIUM TO POOR)

Ефективність гальмування від середньої до поганої - сповільнення при гальмуванні або повздовжня керованість в межах між середньою та поганою.

Погану ефективність гальмування як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ПОГАНА" (BREAKING ACTION POOR)

Погана ефективність гальмування - сповільнення при гальмуванні помітно погіршується у порівнянні із зусиллям що застосовують на гальмівні колеса, повздовжня керованість помітно погіршується.

Дуже погану ефективність гальмування як
"ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ДУЖЕ ПОГАНА" (BREAKING ACTION LESS THAN POOR)

Дуже погана ефективність гальмування - сповільнення при гальмуванні від мінімального до відсутнього у порівнянні із зусиллям що застосовують на гальмівні колеса, повздовжня керованість є невизначеною.

### 3. Подальша передача метеорологічної інформації, отриманої за допомогою мовного зв'язку

Органи ОПР після отримання спеціальних донесень з борту ПС відразу передають їх метеорологічним органам, що здійснюють їх метеорологічне обслуговування. З метою забезпечення використання донесень з борту ПС в наземних автоматизованих системах, елементи таких донесень передають з використанням таких домовленостей щодо даних:

АДРЕСАТ. Вказується назва станції, що визивається та, при необхідності, ретрансляція, що вимагається.

ІНДЕКС ТИПУ ПОВІДОМЛЕННЯ. Вказують позначення ARS для спеціальних донесень з борту ПС.

Якщо донесення з борту ПС приймають та обробляють обладнанням для автоматичної обробки даних, яке не може обробити цей тип повідомлення, відповідно до пункту 11 глави 8 розділу XI цих Авіаційних правил, дозволяється використання іншого типу ідентифікатора при зазначенні можливості такої зміни регіональною аеронавігаційною угодою.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПС. Вказується ідентифікатор ПС, використовуючи домовленості щодо даних, визначені для пункту 7 плану польоту, без пробілу між позначенням експлуатанта та реєстраційним номером ПС або номером рейсу, якщо такий використовують.

Розділ 1

Графа 0 - МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ

Зазначають місцеположення по широті (градуси - двозначними числами або градуси і хвилини - чотиризначними цифрами, за якими слідує символ N або S і довготу (градуси - тризначними числами або градуси і хвилини - п'ятизначними числами, за якими слідує символ E або W, або зазначають основну точку маршруту, ідентифіковану кодованим позначенням (від 2 до 5 символів), або зазначають основну точку маршруту, за якою слідує магнітний пеленг (3 цифри) і відстань у морських милях від вказаної основної точки (3 цифри).

Наприклад:

4620N03405E;

SR;

GOBLI;

DNP180040.

За необхідністю зазначення положення на траверзі, перед зазначенням основної точки використовують скорочення ABM (abeam).

Графа 1 - TIME

Вказують час у годинах і хвилинах UTC (4 цифри).

Графа 2 - ЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ АБО АБСОЛЮТНА ВИСОТА

Вказують літеру F, за якою йдуть 3 цифри (наприклад, F310), коли повідомляється ешелон польоту. Абсолютну висоту вказують в метрах з використанням літери M або в футах з використанням літер FT. Літери ASC вказують на набор висоти, літери DES вказують на зниження.

Розділ 3

Пункт 9 - МЕТЕОРОЛОГІЧНІ ЯВИЩА/УМОВИ, ЯКІ ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО ДОНЕСЕНЯ З БОРТУ ПС

Повідомляють про одне з наступних метеорологічних явищ/умов, що спостерігаються:

|  |  |
| --- | --- |
| помірна турбулентність як | TURB MOD; |
| сильна турбулентність як | TURB SEV; |
| помірне обледеніння як | ICE MOD; |
| сильне обледеніння як | ICE SEV; |
| гроза без граду як | TS; |
| гроза з градом як | TSGR; |
| сильна гірська хвиля як | MTW SEV; |
| сильна пилова буря як | HYV DS; |
| сильна піщана буря, як | HVY SS; |
| хмара вулканічного попелу як | VA CLD; |
| вулканічна діяльність, що передує виверженню, або вулканічне виверження як | VA; |
| град як | GR; |
| купчасто-дощові хмари як | CB. |

ЧАС ПЕРЕДАЧІ - зазначають у випадку передання розділу 3 форми AIREP SPECIAL.

### 4. Приклади передачі метеорологічної інформації, отриманої за допомогою мовного зв'язку

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Явища погоди | Спеціальне донесення з борту | Повідомлення, складене органом ОПР для направлення відповідному метеорологічному органу |
| Грози з градом | AIREP SPECIALЮКРЕЙН ІНТЕРНЕШНЛОДИН НУЛЬ ОДИННАД RASILОДИН П'ЯТЬ ТРИ ШІСТЬЕШЕЛОН ПОЛЬОТУ ТРИ ОДИН НУЛЬ НАБІР ВИСОТИ ДО ЕШЕЛОНУ ПОЛЬОТУ ТРИ П'ЯТЬ НУЛЬГРОЗИ З ГРАДОМAIREP SPECIALUKRAINE INTERNATIONALWUN ZERO WUNOVER RASILONE FIVE THREE SIXFLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZEROTHUNDERSTORMS WITH HAIL | ARS UIA101 RASIL 1536 F310 ASCF 350 TSGR |
| Сильна турбулентність | SPECIALАНТОНОВ ДВА СІМ ТРИНАД ЛЬВІВНУЛЬ ВІСІМ ЧОТИРИ ШІСТЬДВІ ТИСЯЧІ МЕТРІВСИЛЬНА ТУРБУЛЕНТНІСТЬANTONOV TOO SEVen TREE OVER LVIVZERO AIT FOWer SIXTWO TOUSAND METER\* TURBULENCE SEVERE | ARS ADB273 LIV 0846 2000M TURB SEV |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* ПС виконує політ за тиском QNH

### 5. Форма спеціального донесення з борту ПС щодо вулканічної діяльності (зразок VAR)

Зразок VAR використовують для післяпольотного повідомлення.

ДОНЕСЕННЯ ЩОДО ВУЛКАНІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
VOLCANIC ACTIVITY REPORT
Донесення з борту надзвичайно важливі для оцінки небезпек, що створюються хмарами вулканічного попелу для польотів повітряних суден.
Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash clouds presents to aircraft operations.

