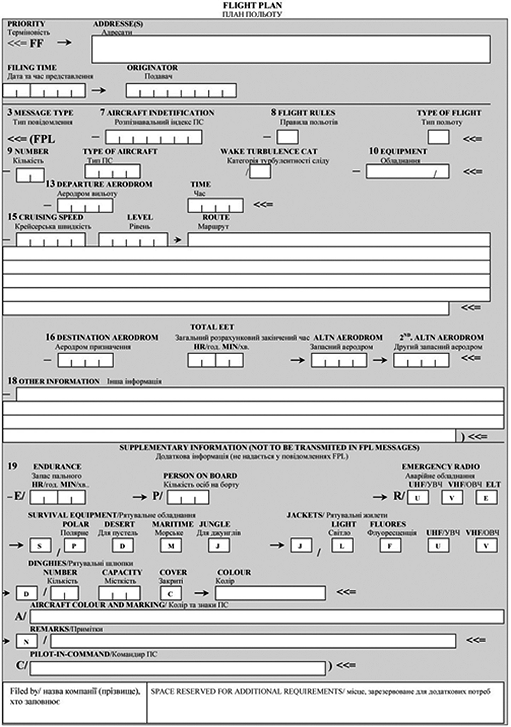
Додаток 1  
до Авіаційних правил України  
«Організація повітряного руху»  
(пункт 7 розділу I)

**ПЛАН ПОЛЬОТУ**

**1. Бланк плану польоту**



**2. Інструкції щодо заповнення бланка плану польоту**

Слід дотримуватися встановлених форматів і способу визначення даних.

Розпочинати зазначення даних слід з початку форми (поля) внесенням даних у перше вільне місце. Залишки незаповненого місця для символів залишають незаповненими.

Зазначайте час завжди чотирма цифрами UTC. Розрахунковий час, що минув, також зазначайте чотирма цифрами (години та хвилини).

Відокремлену частину бланка плану польоту, що передує полю 3 FPL, заповнює орган ОПР та зв’язку, якщо інше не визначено шляхом делегування повноважень щодо складання планів польоту.

Термін «аеродром», що використовується у плані польоту, призначений для зазначення також місць, інших за аеродром, які можуть бути використані деякими типами ПС, наприклад, вертольоти або повітряні кулі.

Заповніть поля 7-18, як зазначено нижче.

Заповніть також поле 19, як зазначено нижче, у разі, якщо зазначені дані не передавалися раніше, або існує необхідність внесення змін, або коли це вважається за необхідне укладачем.

Номери полів на бланку плану польоту не наводяться в послідовному порядку, оскільки вони відповідають номерам полів в повідомленнях ОПР. Дані систем ОПР можуть назначати обмеження щодо зв’язку або обробки інформації в поданих планах польотів. Можливими обмеженнями можуть бути, наприклад, довжина пункту, кількість елементів в пункті, що стосується маршруту, або сумарна довжина плану польоту. Значні обмеження зазначені у відповідних AIP.

Для подання плану польотів необхідно зазначити найменування органу, найменування організації або прізвище особи, що заповнювала план польоту.

Дані плану польоту відносно адресатів зазначають у перших двох рядках затіненої форми на початку плану польоту. Третій затінений рядок стосовно додаткових адрес заповнюють у разі необхідності або за вимогою органу ОПР відповідно до вимог пунктів 1-14 глави 2 розділу XI цих Авіаційних правил.

Орган ОПР приймає плану польоту після перевірки повноти, синтаксису та формату плану польоту. За необхідності, орган ОПР надає допомогу укладачеві плану польоту по виправленню помилок.

**3. Заповнення полів плану польоту**

***Поле 7: Ідентифікація ПС (максимум 7 знаків)***

Необхідно зазначити загальною кількістю не більше 7 знаків (літер або цифр) без дефісів та спеціальних символів ідентифікаційний індекс ПС одним із таких способів:

1) зазначають індекс ІСАО експлуатанта, за яким зазначено номер рейсу (наприклад, IUA9055, WRC103), якщо ПС використовує радіотелефонний позивний типу «С», як зазначено у підпункті 3 пункту 32 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил (наприклад, UKRAINE INTERNATIONAL 9055, WINDROSE 103);

2) національний або загальний знак і реєстраційний знак ПС (наприклад, URWRW, URABCD, UR12975) у випадку, якщо:

ПС використовує радіотелефонний позивний типу «А», як зазначено у підпункті 1 пункту 33 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил (наприклад, URWRW), або йому передує радіотелефонний індекс ІСАО організації з експлуатації ПС (наприклад, WINDROSE RWRW), як зазначено у підпункті 2 пункту 33 глави 2 розділу XII цих Авіаційних правил, або

ПС не обладнано засобами радіозв’язку;

***Поле 8: Правила та типи польотів (1 або 2 знаки)***

Необхідно вставити одну з наступних літер для позначення категорії правил польотів, з якою пілот має намір виконати політ:

I - якщо весь політ заплановано виконувати за ППП;

V - якщо весь політ заплановано виконувати за ПВП;

Y - якщо заплановано спочатку виконувати політ за ППП, а потім один або кілька разів змінити правила польоту;

Z - якщо заплановано спочатку виконувати політ за ПВП, а потім один або кілька разів змінити правила польоту.

Додатково необхідно вказати у полі 15 плану польоту точку(и), в якій(их) заплановано змінити правила польотів.

*Тип польоту*

Необхідно вставити одну з наступних літер для позначення типу:

S - для регулярних повітряних перевезень;

N - для нерегулярних повітряних перевезень;

G - для авіації загального призначення;

M - для військових;

X - для будь-яких інших категорій, не зазначених вище.

Додатково необхідно вказати у полі 18 плану польоту статус польоту слідом за індексом «STS», або, якщо необхідно, вкажіть інші причини для особливого управління органом ОПР, при цьому вказуючи причину після індексу «RMK» в полі 18.

***Поле 9: Кількість і тип ПС, категорія турбулентного сліду***

*Кількість ПС (1 або 2 знаки)*

Необхідно вставити кількість ПС, якщо більше ніж одне ПС.

*Тип ПС (2-4 знаки)*

Необхідно вставити відповідний індекс типу ПС, як визначено в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ІСАО

АБО,

якщо ПС не було призначено індексу типу, або у випадку групових польотів ПС різних типів, вставити ZZZZ.

У разі групового польоту ПС різних типів в полі 18 плану польоту додатково необхідно вказати кількість та типи ПС після індексу «TYP».

*Категорія турбулентності у сліді (1 знак)*

Необхідно вставити з відокремленням РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ від типу ПС, одну з таких літер, які позначають категорію турбулентності у сліді цього ПС:

J - НАДВАЖКИЙ, вказує тип ПС, що зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ІСАО як надважкі (помічені літерою «J» в графі категорії турбулентності в супутньому сліді - WTC);

Н - ВАЖКИЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою 136 000 кг або більше, за винятком типів літаків, які зазначені в документі Doc 8643 «Aircraft Type Designators» ІСАО як надважкі;

М - СЕРЕДНІЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою менше ніж 136 000 кг але більше ніж 7 000 кг;

L - ЛЕГКИЙ, вказує тип ПС з максимальною сертифікаційною злітною масою 7 000 кг або менше.

***Поле 10: Обладнання та його властивості***

Функціональні властивості складаються з таких елементів:

1) наявність на борту ПС відповідного справного обладнання;

2) відповідність обладнання та функціональних властивостей кваліфікації льотного екіпажу;

3) дозвіл уповноваженого органу з питань цивільної авіації для використання функціональних властивостей.

**Засоби радіозв’язку, навігації та засоби заходу на посадку  
та його функціональні властивості**

Необхідно вставити одну з наступних літер:

N - у разі відсутності бортових засобів зв’язку, навігаційних засобів та засобів заходження на посадку для даного маршруту польоту, або при несправності цього обладнання;

S - якщо наявні стандартні бортові засоби зв’язку, навігаційні засоби і засоби заходження на посадку для даного маршруту польоту і вони знаходяться в справному стані\*,

ТА/АБО

вставити одну або більше з наступних літер щоб вказати справність навігаційних засобів, засобів заходу на посадку та їх функціональні властивості:

A - система посадки на основі GBAS;

B - LPV (APV з SBAS);

C - LORAN C;

D - DME;

E1 - FMC WPR ACARS;

E2 - D-FIS ACARS;

E3 - PDC ACARS;

F - ADF;

G - GNSS. Якщо будь-яку частину польоту планують виконати за ППП, то це стосується приймачів GNSS, які відповідають вимогам тому І «Radio Navigation Aids» додатка 10 «Aeronautical Telecommunications» ІСАО\*\*;

H - ВЧ-радіотелефон;

I - навігація за допомогою інерційних бортових систем;

J1 - CPDLC ATN VDL Mode 2\*\*\*;

J2 - CPDLC FANS 1/A HFDL;

J3 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4;

J4 - CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2;

J5 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);

J6 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);

J7 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K - MLS;

L - ILS;

M1 - ATC RTF SATCOM (INMARSAT);

M2 - ATC RTF (MTSAT);

M3 - ATC RTF (Iridium);

O - VOR;

P1 - CPDLC RCP 400\*\*\*\*;

P2 - CPDLC RCP 240\*\*\*\*;

P3 - SATVOICE RCP 400\*\*\*\*;

P4-P9 - зарезервовано для RCP;

R - допущений до PBN\*\*\*\*\*;

T - TACAN;

U - УВЧ-радіостанція;

V - ДВЧ-радіостанція;

W - допущений до RVSM;

X - допущений до MNPS;

Y - ДВЧ із розносом частот 8,33 КГц;

Z - інше бортове обладнання або технічні можливості\*\*\*\*\*\*.

Будь-які буквено-цифрові символи, не вказані вище, зарезервовані.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
 \* У разі використання літери S стандартним обладнанням слід вважати ДВЧ-радіостанцію, VOR та ILS.

\*\* У разі використання літери G у полі 18 плану польоту зазначають тип(и) зовнішнього функціонального доповнення GNSS, за наявності, після індикатора «NAV». За наявності кількох типів функціональних доповнень GNSS вони відокремлюються пробілом.

\*\*\* Порядок передачі диспетчерських дозволів та інформації з використанням лінії передачі даних / менеджменту зв’язку ОПР / перевірки мікрофона диспетчера наведено у RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO280B/ED - 110B).

\*\*\*\* Керівні матеріали щодо використання зв’язку, заснованого на характеристиках для ОПР на окремих ділянках маршруту, маршрутах та у визначених районах, наведено у Doc 9869 «Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual» ІСАО.

\*\*\*\*\* У разі використання літери R після індикатора «PBN» у полі 18 плану польоту вказують специфікацію навігації, заснованої на характеристиках, вимоги щодо якої можуть бути дотримані. Вказівки щодо застосування навігації, заснованої на характеристиках на конкретних ділянках маршруту, маршруті або у визначених районах, наведено у Doc 9613 «Performance-Based Navigation (PBN) Manual» ІСАО.

\*\*\*\*\*\* У разі використання літери Z у полі 18 плану польоту зазначають інше наявне обладнання або інші технічні можливості після відповідних індексів «COM», «NAV» та/або «DAT».

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

Інформацію про засоби радіозв’язку, навігації та засоби заходу на посадку та його функціональні властивості відокремлюють розділовою косою рискою від інформації про обладнання спостереження та його функціональні властивості.

**Обладнання спостереження та його функціональні властивості**

Необхідно вставити літеру N, якщо бортове обладнання спостереження за маршрутом польоту, що планується, відсутнє або не працює,

АБО

вставити один або декілька з таких індексів, максимум 20 знаків, для опису справних засобів спостереження та/або функціональних можливостей на борту ПС:

ВОРЛ режимів А і С:

А - прийомовідповідач ВОРЛ в режимі А (4 цифри - 4096 кодів);

С - прийомовідповідач ВОРЛ в режимі А (4 цифри - 4096 кодів) та режимі С;

ВОРЛ режиму S:

Е - прийомовідповідач ВОРЛ в режимі S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту і інших даних з урахуванням розширеної можливості відповідача ADS-B;

Н - прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту та розширеними можливостями спостереження;

І - прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС без даних щодо барометричної висоти;

L - прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з можливістю передачі ідентифікації ПС, даних про барометричну висоту і інших даних з урахуванням розширеної можливості відповідача ADS-B та розширеними можливостями спостереження;

Р - прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з передачею даних про барометричну висоту, але без можливості передачі ідентифікації ПС;

S - прийомовідповідач ВОРЛ режиму S з передачею даних щодо барометричної висоти і даних щодо можливості ідентифікації ПС;

Х - прийомовідповідач режиму S, без можливості передачі ідентифікації ПС та даних щодо барометричної висоти.

Розширені можливості спостереження - це здатність ПС передавати бортові дані по низхідній лінії передачі даних через прийомовідповідач ВОРЛ режиму S.

ADS-B:

B1 - ADS-B OUT з можливостями передавати дані на виділеній частоті 1 090 МГц;

B2 - ADS-B OUT та IN з можливостями передавати дані на виділеній частоті 1 090 МГц;

U1 - ADS-B OUT із можливістю передавати дані із використанням прийомопередавача універсального доступу (universal access transceiver - UAT);

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

V1 - ADS-B OUT при використанні VDL режиму 4;

V2 - ADS-B OUT та IN при використанні VDL режиму 4.

ADS-C:

D1 - ADS-С з можливостями FANS 1/А;

G1 - ADS-С з можливостями ATN.

Будь-які буквено-цифрові символи, не вказані вище, зарезервовані.

Специфікацію(її) RSP, якщо застосовують, вказують в полі 18 плану польоту після індексу «SUR». Інструктивний матеріал щодо використання спостереження, що засновано на характеристиках, призначення RCP для ОПР в визначених районах наведено в Doc 9869 «Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual».

Додаткове обладнання спостереження або його можливості зазначають в полі 18 плану польоту після індексу «SUR».

Приклад заповнення поля 10 плану польоту:

ADE3RV/HB2U2V2G1.

***Поле 13: Аеродром вильоту та час (8 знаків)***

Необхідно вставити чотирилітерний індекс ІСАО аеродрому вильоту, як зазначено у Doc 7910 «Location indicators» ІСАО,

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження не був призначений, вставити ZZZZ та зазначити в полі 18 плану польоту назву та місцезнаходження аеродрому вильоту після індексу «DEP»,

АБО

першу точку маршруту або маркерний радіомаяк після індексу «DEP», якщо ПС ще не здійснило зліт з аеродрому

АБО,

якщо план польоту отриманий від ПС в польоті, вставити AFIL і визначити в полі 18 плану польоту чотирилітерний індекс ІКАО місцезнаходження органу ОПР, від якого було отримано додаткові дані щодо плану польоту, після індексу «DEP».

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

Для плану польоту, поданого перед вильотом, необхідно вставити розрахунковий час прибирання колодок (ЕОВТ),

АБО,

для плану польоту, отриманого від ПС в польоті,- фактичний або розрахунковий час над першою точкою на маршруті, з якої необхідно застосовувати отриманий план польоту.

***Поле 15: Маршрут***

Необхідно вставити першу крейсерську швидкість та крейсерський рівень, без пробілу між ними,

ДАЛІ ПІСЛЯ СТРІЛКИ

вставити опис маршруту.

*Крейсерська швидкість (максимум 5 знаків)*

Необхідно вставити дійсну швидкість для першої або всієї крейсерської частини польоту, виражену в таких одиницях:

км/год, зазначають індексом «К», за якими йдуть 4 цифри, що позначають тисячі, сотні, десятки, одиниці відповідно (наприклад, K0830), або

kt, зазначають індексом «N», за якими йдуть 4 цифри, що позначають тисячі, сотні, десятки, одиниці відповідно (наприклад, N0485), або

дійсне число Маха з точністю до сотих, зазначають індексом «М», за яким йдуть 3 цифри, що позначають одиниці, десяті та соті частки (наприклад, М082).

*Крейсерський рівень (максимум 5 знаків)*

Необхідно вставити спланований крейсерський рівень для першої або всієї частини наміченого маршруту виражену, в одній із таких одиниць:

ешелон польоту, зазначають індексом «F» за яким йдуть 3 цифри, що позначають номер ешелону (наприклад, F085; F330);

стандартний метричний ешелон польоту, зазначають індексом «S», за яким йдуть 4 цифри, що позначають ешелон в десятках метрів (наприклад, S1130);

абсолютна висота польоту в футах, зазначають індексом «А» за яким йдуть 3 цифри, що позначають висоту в сотнях футів (наприклад, А045; А100);

абсолютна висота польоту в метрах, зазначають індексом «М», за яким йдуть 4 цифри, що позначають висоту в десятках метрів (наприклад, М0840).

Для неконтрольованих польотів за ПВП замість крейсерського рівня зазначають літери «VFR».

*Маршрут (зі змінами швидкості, рівня польоту та/або правил польотів включно)*

При польоті по визначених маршрутах ОПР:

необхідно вставити індекс першого маршруту ОПР, якщо аеродром вильоту знаходиться безпосередньо вздовж маршруту ОПР або пов’язаний з маршрутом ОПР,

АБО,

якщо аеродром вильоту не знаходиться безпосередньо вздовж маршруту ОПР або він не пов’язаний з маршрутом ОПР, слідом за літерами DCT зазначають точку виходу на маршрут ОПР, за якою зазначають індекс маршруту ОПР.

ДАЛІ

необхідно вставити кожну точку, в якій планують розпочати зміни швидкості та/або рівня польоту, або зміни маршруту ОПР, та/або заплановані зміни в правилах польотів.

Якщо планують зміну маршруту між нижнім та верхнім маршрутом ОПР, а маршрути ОПР орієнтовані в одному напрямку, точку зміни маршруту вказувати непотрібно.

ЗА ЯКИМ КОЖЕН РАЗ

вказують індекс наступної ділянки маршруту ОПР, навіть якщо він не змінювався,

АБО

вказується «DCT», якщо політ до наступної точки буде за межами визначеного маршруту ОПР, за винятком, коли точка виходу з маршруту та точка призначення визначені географічними координатами.

*Польоти за межами визначених маршрутів ОПР*

Необхідно вставити точки, як правило з інтервалом не більше 30 хв польоту або 370 км (200 NM) одна від іншої, включаючи кожну точку, в якій планують зміну швидкості або рівня польоту, зміну лінії шляху, зміну правил польоту,

АБО,

за вимогою відповідного(их) органу(ів) ОПР,

визначити лінію шляху польотів, що виконуються переважно в напрямку «схід - захід» від 70°N до 70°S, по відношенню до визначених точок, які утворені перетином паралелей з меридіанами з інтервалом 0,5° або 1° по широті та 10° по довготі. Для польотів, що виконують за межами району цих широт, лінії шляху мають бути визначені точками, що є перетином паралелей широти з меридіанами, зазвичай з інтервалом 20° довготи. Відстань між визначеними точками, наскільки це можливо, не має перевищувати однієї години польоту. Додаткові точки розраховують у разі необхідності.

Для польотів, що виконують переважно в північно-південному напрямку, визначити лінії шляху по відношенню до сформованих точок шляхом перетину цілих градусів довготи з заданими паралелями широти, які розташовані з інтервалом у 5°;

вставити «DCT» між послідовними точками, за винятком, коли точки визначені географічними координатами або за допомогою пеленгу та відстані.

При зазначенні маршруту ОПР, основної точки, зміни швидкості та ешелону, зміни правил польоту або виконання набору висоти у крейсерському режимі слід використовувати тільки зазначені нижче умовні позначення та розділяти кожний зазначений елемент ПРОБІЛОМ.

*Маршрут ОПР (2-7 знаків)*

Кодований індекс призначений для маршруту або ділянки маршруту, включаючи кодований індекс маршрутів стандартного вильоту або прибуття (наприклад, L981, A83, KUBOK3G).

Правила застосування індексів для маршрутів, включаючи маршрути стандартного вильоту або прибуття, зазначено у додатках 5 та 6 до АПУ «Обслуговування повітряного руху».

*Основна точка (2-11знаків)*

Кодований індекс (2-5 знаків), що присвоєний основній точці (наприклад, KH, LIV, NITOK),

АБО,

якщо не був присвоєний кодований індекс, то одним з таких способів:

тільки градуси (7 знаків), із зазначенням 2 цифр, що описують широту в градусах, за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 3 цифри, що описують довготу в градусах, за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі;

градуси та хвилини (11 знаків), із зазначенням 4 цифр, що описують широту в градусах (2 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 5 цифр, що описують довготу в градусах (3 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі;

пеленг та відстань від точки відліку, із зазначенням точки відліку (кодованої точки), за якою слідує пеленг від точки (3 цифри) в градусах магнітного меридіану, за яким слідує відстань від точки (3 цифри) в морських милях. В районах високих широт пеленг може зазначатися в градусах істинного меридіану.

*Зміни швидкості або рівня польоту (максимум 21 знак)*

Точка, в якій планують розпочати зміну швидкості (зміни, які дорівнюють або більше 5 % дійсної швидкості польоту (TAS), 0,01 Маха) або зміну рівня польоту, зазначають як основну точку,

за якою слідує РОЗДІЛОВА КОСА РИСКА

з подальшим зазначенням крейсерської швидкості

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

та крейсерського рівня, навіть якщо тільки одна з цих величин буде змінена.

Наприклад:

LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

*Зміни в правилах польотів (максимум 3 знаки)*

Точка, в якій планують змінити правила польотів, зазначають як основну точку,

ДАЛІ ЧЕРЕЗ ПРОБІЛ

додають одне із таких позначень:

VFR - якщо правила польотів змінюють з ППП на ПВП;

IFR - якщо з правила польотів змінюють з ПВП на ППП.

Наприклад:

LN VFR

LN/N0284A050 IFR

*Набір висоти в крейсерському режимі (максимум 28 знаків)*

Зазначають літеру С,

яку відокремлюють РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ,

за нею зазначають основну точку, в якій планують розпочати набор висоти в крейсерському режимі,

яку також відокремлюють РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ;

після цього вказують швидкість, яку планують витримувати під час набору висоти в крейсерському режимі, яку позначають, як вказано, для позначення крейсерської швидкості,

послідовно зазначають два рівні польотів, що позначають діапазон рівнів, який буде зайнятий при набиранні висоти в крейсерському режимі, при цьому кожен рівень позначають, як вказано, для позначення крейсерського рівня,

АБО

один рівень, вище за який планують набирання висоти в крейсерському режимі,

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

з доданням літер PLUS.

Наприклад:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620.

***Поле 16: Аеродром призначення та загальний розрахунковий закінчений час,  
запасний(і) аеродром(и) пункту призначення***

*Аеродром призначення та загальний розрахунковий закінчений час (8 знаків)*

Необхідно вставити чотирьохлітерний індекс ІКАО пункту призначення, як визначено в Doc 7910 «Location Indicators» ІСАО,

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження не присвоєно, вставити ZZZZ та вказати в полі 18 плану польоту після індикатора «DEST» назву та місцезнаходження аеродрому.

ДАЛІ БЕЗ ПРОБІЛУ

вставити загальний розрахунковий закінчений час.

Якщо план польоту отриманий від ПС в польоті, загальний розрахунковий закінчений час - це розрахунковий час від першої точки маршруту, яка відноситься до даного план польоту, до кінцевої точки, що зазначена в плані польоту.

*Запасний(і) аеродром(и) пункту призначення*

Необхідно вставити чотирьохлітерний індекс ІКАО для одного або двох запасних аеродромів пункту призначення ЧЕРЕЗ ПРОБІЛ, як визначено в Doc 7910 «Location Indicators» ІСАО,

АБО,

якщо індикатор місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) призначення не присвоєно,

вставити ZZZZ та вказати в полі 18 плану польоту після індексу «ALTN» назву та місцезнаходження запасного(их) аеродрому(ів) призначення.

Поле 18: Інша інформація

Використання індикаторів, не включених до опису цього поля, може призвести до відхилення, неправильної обробки даних або їх втрати.

Дефіси або розділові косі риски слід використовувати тільки так, як прописано нижче.

ВСТАВИТИ 0 (нуль) при відсутності іншої інформації

АБО

будь-яку іншу необхідну інформацію в послідовності та із зазначенням відповідного індикатора, визначених нижче, з відокремленням РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ інформації, яка наводиться:

STS/ - причина особливого управління зі сторони ОПР, наприклад, пошуково-рятувальна місія, наступним чином:

ALTRV - для польоту, що виконують на зарезервованих висотах;

ATFMX - для польотів, які звільнені від застосування заходів ATFM уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

FFR - для польотів з метою проведення протипожежних заходів;

FLTCK - для льотної перевірки навігаційних засобів з метою їх калібрування;

HAZMAT - для польотів із небезпечним вантажем на борту;

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

HOSP - для польотів санітарних ПС;

HUM - для польотів із гуманітарною місією;

MARSA - для польотів, щодо яких військовий орган бере на себе зобов’язання щодо ешелонування відносно військових ПС;

MEDEVAC - для термінових польотів з метою евакуації у випадку критичного медичного стану, збереження життя людини, у тому числі для перевезення людських органів з метою подальшої трансплантації;

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

SAR - для польотів з метою авіаційного пошуку та рятування;

STATE - для польотів ПС з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митні органи.

Інші причини, що потребують особливого управління зі сторони ОПР, вказуються під індексом RMK/.

PBN/ - зазначення функціональних властивостей RNAV та/або RNP. Вкажіть якомога більше дескрипторів, що описані нижче, які будуть стосуватись польоту до 8 елементів, тобто в сумі 16 знаків.

*Специфікація RNAV:*

A1 - RNAV 10 (RNP 10);

B1 - RNAV 5 всі дозволені датчики;

B2 - RNAV 5 GNSS;

B3 - RNAV 5 DME/DME;

B4 - RNAV 5 VOR/DME;

B5 - RNAV 5 INS або IRS;

B6 - RNAV 5 LORANC;

C1 - RNAV 2 всі дозволені датчики;

C2 - RNAV 2 GNSS;

C3 - RNAV 2 DME/DME;

C4 - RNAV 2 DME/DME/IRU;

D1 - RNAV 1 всі дозволені датчики;

D2 - RNAV 1 GNSS;

D3 - RNAV 1 DME/DME;

D4 - RNAV 1 DME/DME/IRU.

*Специфікація RNP*

L1 - RNP 4;

O1 - Basic RNP 1 всі дозволені датчики;

O2 - Basic RNP 1 GNSS;

O3 - Basic RNP 1 DME/DME;

O4 - Basic RNP 1 DME/DME/IRU;

S1 - RNP APCH;

S2 - RNP APCH з BARO-VNAV;

T1 - RNP AR APCH з RF (потрібен спеціальний дозвіл) ;

T2 - RNP AR APCH без RF (потрібен спеціальний дозвіл).

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

NAV/ - важлива інформація про навігаційне устаткування, інша, ніж може бути зазначена за індексом PBN/.

У разі зазначення кількох видів функціональних доповнень GNSS, які слідують за цим індексом, вони відокремлюються ПРОБІЛОМ.

Наприклад:

NAV/GBAS SBAS

COM/ - інформація щодо обладнання зв’язку та його можливостей, яка не зазначена в полі 10-а плану польоту.

DAT/ - інформація щодо обладнання обміну даними та його можливостей, які не вказані в полі 10-а плану польоту.

SUR/ - інформація щодо обладнання спостереження та його можливостей, які не вказані в полі 10-b.

Вказати всі специфікацій RSP, які відносяться до даного польоту, використовуючи індекс специфікації БЕЗ ПРОБІЛІВ. Множинні специфікації RSP відокремлюють ПРОБІЛОМ.

Наприклад:

RSP180 RSP400.

DEP/ - назва та місце розташування аеродрому вильоту, якщо в полі 13 плану польоту зазначено ZZZZ або орган ОПР, від якого можуть бути отримані дані SPL, якщо в полі 13 плану польоту зазначено AFIL.

Для аеродромів, не зазначених у відповідних АІР, вказують місце розташування одним із таких способів:

із використанням градусів та хвилин (11 знаків), із зазначенням 4 цифр, що описують широту в градусах (2 цифри) та хвилинах (2 цифри) за якими йде літера «N» або «S» для північної або південної широти відповідно, слідом йдуть 5 цифр, що описують довготу в градусах (3 цифри) та хвилинах (2 цифри), за якою йде літера «E» або «W» для східної та західної довготи відповідно; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі (наприклад, 4620N03205W),

АБО,

із використанням пеленгу та відстані від найближчої точки відліку, із зазначенням точки відліку (кодованої точки), за якою слідує пеленг від точки (3 цифри) в градусах магнітного меридіану, за яким слідує відстань від точки (3 цифри) в морських милях; для формування правильної кількості цифр, там де це необхідно, додають нулі (наприклад DUB180040). В районах високих широт пеленг може зазначатися в градусах істинного меридіану.

АБО,

із використанням першої точки на маршруті (із зазначенням назви або широти та довготи) або маркерного радіомаяка, якщо ПС не вилетіло з аеродрому.

DEST/ - назва та місце розташування аеродрому призначення, якщо в полі 16 плану польоту зазначено ZZZZ.

Для аеродромів, що не перераховані у відповідному АІР, вказувати їх місце розташування, використовуючи широту та довготу або пеленг та відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індексу «DEP» вище.

DOF/ - дата вильоту ПС (6 цифр) у форматі YYMMDD, де YY - рік, ММ - місяць, DD - день). Дату польоту обов’язково зазначають при поданні плану польоту за 24 години до вильоту. Рекомендовано включати оператор DOF у всі плани польотів та пов’язані із ним повідомлення.

REG/ - національний або загальний знак і реєстраційний знак ПС, якщо вони відрізняються від ідентифікації ПС, зазначеної у полі 7 плану польоту.

EET/ - основні точки або індекси РПІ та зростаючий необхідний розрахунковий час від вильоту до цих точок або меж РПІ, коли це передбачено на підставі регіональних аеронавігаційних угод або уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Наприклад:

EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ - код SELCAL для відповідно обладнаних ПС.

TYP/ - тип(и) ПС, перед якими, при необхідності, БЕЗ ПРОБІЛІВ вказати кількість ПС та відокремити ПРОБІЛОМ різні типи ПС, якщо в полі 9 плану польоту зазначено ZZZZ.

Наприклад:

TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ - адреса ПС, надана у формі шести буквено-цифрових символів шістнадцяткової системи зчислення, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

Наприклад:

CODE/50C12F

DLE/ - затримка або очікування на маршруті, вставити основну(і) точку(и) на маршруті, де очікують затримку з подальшим зазначенням тривалості затримки в годинах і хвилинах з використанням чотирьох цифр формату часу hhmm, де hh - години 24-годинної системи, mm - хвилини.

Наприклад:

DLE/ADBAN0030

OPR/ - індекс ІСАО або найменування льотно-експлуатаційного агентства, що експлуатує ПС, якщо вони відрізняються від ідентифікації ПС, зазначеній в полі 7 плану польоту.

ORGN/ - восьмилітерна адреса AFTN укладача FPL або інша відповідна контактна інформація, у випадках коли укладач FPL не може бути легко ідентифікований, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

Органи, які приймають плани польотів, можуть автоматично включати індекс «ORGN» та адреси укладачів до поля 18 плану польоту.

PER/ - льотно-технічні дані ПС, що вказують однією літерою відповідно до тому І «Flight Procedures» Doc 8168 «Procedures for Air Navigation Services. Aircraft Operations» ІСАО, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

ALTN/ - назва запасного аеродрому(ів) призначення, якщо в полі 16 плану польоту зазначено ZZZZ. Для аеродромів, що не перераховані у відповідному збірнику аеронавігаційної інформації, вказувати їх місце розташування, використовуючи широту та довготу або пеленг і відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індикатора «DEP» вище.

TALT/ - чотирилітерний індикатор(и) ICAO запасного(их) аеродрому(ів) при вильоті, які визначено у Doc 7910 «Location Indicators» ІСАО, або назва запасного аеродрому при вильоті, якщо індикатор не визначено. Для аеродромів, що не зазначені у відповідному АІР, вказують їх місце розташування, використовуючи широту і довготу або пеленг і відстань від найближчої точки відліку, як зазначено для індикатора «DEP» вище.

RIF/ - деталі маршруту щодо зміни аеродрому призначення, з подальшим чотирилітерним індексом ІСАО місця розташування аеродрому. Для переглянутого маршруту необхідне видання нового диспетчерського дозволу в польоті.

Наприклад:

RIF/BOGMA M850 BASOR UKKK

RMK/ - будь-яка інша інформація відкритим текстом, якщо укладач FPL вважає необхідним її зазначення, або якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

***Поле 19: Додаткова інформація***

*Запас палива (4 цифри)*

Після індексу Е з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

необхідно вставити групу з 4 цифр, що позначає запас палива шляхом зазначення часу польоту у форматі hhmm, де hh - години 24-годинної системи, mm - хвилини.

*Кількість осіб на борту*

Після індексу Р з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

необхідно вставити загальну кількість осіб (пасажири та екіпаж) на борту ПС, якщо це передбачено відповідними повноважними органами країн чи регіонів, де проходитиме політ.

АБО

зазначити TBN (підлягає повідомленню), якщо загальна кількість осіб на борту ПС невідома на час заповнення плану польоту.

*Аварійно-рятувальне обладнання*

Після індексу R (радіо) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ U, якщо УВЧ-зв’язок на частоті 243,0 МГц неможливий;

ВИКРЕСЛИТИ V, якщо ДВЧ-зв’язок на частоті 121,5 МГц неможливий;

ВИКРЕСЛИТИ Е, якщо авіаційний аварійний привідний передавач (ELT) відсутній.

Після індексу S (засоби рятування) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ всі індекси, якщо на борту ПС відсутнє рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ Р, якщо на борту ПС відсутнє полярне аварійно-рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ D, якщо на борту ПС відсутнє аварійно-рятувальне обладнання для пустелі;

ВИКРЕСЛИТИ М, якщо на борту ПС відсутнє морське аварійно-рятувальне обладнання;

ВИКРЕСЛИТИ J, якщо на борту ПС відсутнє рятувальне обладнання для джунглів.

Після індексу J (жилети) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ всі індекси, якщо на борту ПС відсутні рятувальні жилети;

ВИКРЕСЛИТИ L, якщо наявні на борту ПС рятувальні жилети не оснащені джерелом світла;

ВИКРЕСЛИТИ F, якщо на наявні на борту ПС рятувальні жилети не оснащені флуоресцеїном;

ВИКРЕСЛИТИ U або V, або обидва символи, як зазначено для індексу R поля 19, для зазначення відсутності радіооснащеності рятувальних жилетів.

Після індексу D (човни) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ індекси D та С, якщо на борту ПС відсутні човни,

АБО

вставити кількість наявних на борту ПС човнів,

вставити загальну місткість (число місць) всіх човнів, наявних на борту ПС;

ВИКРЕСЛИТИ індекс С, якщо човни не закриті;

вставити колір човнів, наявних на борту ПС.

Після індексу А (колір ПС та маркування) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

вставити колір та пізнавальні маркувальні знаки ПС.

Після індексу N (примітки) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

ВИКРЕСЛИТИ індекс N, якщо немає ніяких приміток

АБО

вказати будь-яке інше наявне на борту аварійно-рятувальне обладнання і зазначити будь-яку іншу інформацію щодо аварійно-рятувального обладнання.

Після індексу С (КПС) з РОЗДІЛОВОЮ КОСОЮ РИСКОЮ

необхідно зазначити прізвище командира ПС.

**4. Інструкції щодо передачі повідомлення заповненого плану польоту (FPL)**

***Виправлення очевидних помилок***

Якщо не передбачено інше, ВИПРАВИТИ очевидні помилки формату та/або синтаксису (зокрема наявності розділових косих рисок, пробілів тощо) для забезпечення дотримання формату та синтаксису, наведених у главі 3 цього додатка.

З метою перевірки формату та синтаксису заповненого плану польоту слід використовувати автоматичні сервіси Євроконтролю, доступні за адресою AFTN EUCHZMFV або через інтернет на порталі операційної мережі Євроконтролю за адресою https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL.

***Елементи, які потрібно передати***

Передати елементи, які зазначені нижче, якщо інше не передбачено:

1) елементи, зазначені в затінених рядках, що передують полю 3 плану польоту;

2) починаючи символами <<≡ (FPL в полі 3:

всі символи і дані, зазначені в незаштрихованих графах

до символів )<<≡ в кінці поля 18;

додаткові функції вирівнювання, якщо це необхідно для запобігання зазначення більше ніж 69 символів в будь-якому рядку полів 15 або 18. Функцію вирівнювання застосовують лише замість пробілу, щоб не розділяти групу даних;

знаки переключення з літерного регістру на цифровий та зворотно (які не зазначені у формі бланка плану польоту), за необхідністю;

3) елементи закінчення повідомлення (AFTN Ending) таким чином:

сигнал закінчення тексту (End-of-Text Signal), який містить одну позицію переключення на літерний регістр (LETTER SHIFT), дві позиції повернення каретки (CARRIAGE RETURNS), одну позицію переводу строки (LINE FEED);

сигнал послідовності подання рулону на сторінку, який містить сім позицій зміни строки (LINE FEED);

сигнал кінця повідомлення (End-of-Message Signal), який містить NNNN.

**5. Інструкції по передачі додаткової інформації до плану польоту (SPL)**

***Елементи, які потрібно передати***

Передати елементи, які зазначені нижче, якщо інше не зазначено:

1) індекс черговості AFTN, індекс адресатів<<≡, час подання, індикатор відправника<<≡ та, за необхідності додаткові дані щодо адресатів та/або відправника;

2) починаючи символами <<≡ (SPL:

всі символи та дані, внесені в незаштриховану область полів 7, 13, 16 і 18, за виключенням знаку зворотної дужки, яка в кінці поля 18 не підлягає передачі,

символи в незаштриховану область поля 19 до знаку )<< ≡ поля 19 включно;

додаткові функції вирівнювання, якщо це необхідно для запобігання зазначення більше ніж 69 символів в будь-якому рядку полів 15 або 18. Функцію вирівнювання застосовують лише замість пробілу, щоб не розділяти групу даних;

знаки переключення з літерного регістру на цифровий та зворотно (які не зазначені у формі бланка плану польоту), за необхідністю;

3) елементи закінчення повідомлення (AFTN Ending), таким чином:

сигнал закінчення тексту (End-of-Text Signal), який містить одну позицію переключення на літерний регістр (LETTER SHIFT), дві позиції повернення каретки (CARRIAGE RETURNS), одну позицію переводу строки (LINE FEED);

сигнал послідовності подання рулону на сторінку, який містить сім позицій зміни строки (LINE FEED);

4) сигнал кінця повідомлення (End-of-Message Signal), який містить NNNN.

{Додаток 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Державної авіаційної служби № 226 від 10.02.2022}