

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) / ПРАВИЛА ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ (IFR)**ENR 1.3.1 General / Загальні положення**

1. Flights operating as general air traffic (GAT) within horizontal limits UIR Kyiv at or above FL290 where EUR RVSM airspace of 300 m (1000 ft) is applied shall conduct its flight according to IFR.

2. IFR flights are operated within Classes C, D, G airspace under the following conditions:

- IAS limitation of not more than 465 km/h (250 kt) is introduced below altitude 3050 m (10000 ft) within Classes D airspace;

- possibility to maintain two-way radiotelephonic communication with the appropriate ATS unit within Classes C, D and G airspace is required;

- SSR transponder in A/C mode during flights in ATS airspace within Classes C, D airspace is required;

- FPL shall be submitted to the appropriate ATS units;

- appropriate navigation equipment for IFR flight is required;

- in class G airspace, if it is set below FL 5950m (FL195), IFR flights are permitted only within the AFIZ and flight information services are provided. In this case, the simultaneous operation of more than one IFR flight within AFIZ is not permitted.

3. IFR flights are operated at assigned levels, according to vertical and horizontal separation rules. Responsibility for separation minima maintaining between ACFT and for assigning a safe flight level belongs to the appropriate ATS unit.

4. Flight level can be changed only under instruction or by clearance of an ATS unit, exception is dangerous situation when pilot-in-command can change flight level on his own with immediate report to the appropriate ATS unit.

5. In that case pilot-in-command, before he starts change the level, shall make a right turn on 30° and proceed offset 20km right of the centre line with simultaneous descending to the appropriate level. Pilot-in-command shall report about his action to the appropriate ATS unit. In case of urgent situation pilot-in-command can start descending to the appropriate level simultaneously with right turning on 30°.

6. When new safe level has been reached pilot-in-command may return to the airway only after receiving clearance from the appropriate ATS unit.

7. Pilot-in-command shall constantly observe traffic situation and meteorological conditions visually and using airborne equipment.

8. Except when necessary for take-off or landing, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude, or, where no such minimum flight altitude has been established:

a) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the ACFT;

b) elsewhere than as specified in a), at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the ACFT.

Note: The estimated position of the ACFT will take account of the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the ACFT.

9. An ACFT electing to change the conduct of its flight from compliance with the IFR to compliance with the VFR shall, if a FPL was submitted, notify the appropriate ATS unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate there to the changes to be made to its current FPL.

10. When an ACFT operating under the IFR is flown in or encounters visual meteorological conditions it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

1. Польоти, що виконуються як загальний повітряний рух (GAT) в межах горизонтальних меж UIR Київ на FL290 і вище в повітряному просторі RVSM ешелонування через 300м (1000 футів), повинні виконуватися згідно з IFR.

2. Польоти за IFR виконуються в межах повітряного простору класів C, D і G при дотриманні таких умов:

- при польотах нижче 3050 м (10000 футів) над середнім рівнем моря (в частині повітряного простору класу D) вводяться обмеження приладової швидкості не більше ніж 465 км/год;

- наявності постійної двосторонньої радіотелефонного зв'язку з відповідним органом ATS при польотах у повітряному просторі класів C, D і G;

- наявності працюючого приемоответчика SSR режиму A/C при польотах у повітряному просторі класів C і D;

подання FPL відповідним органам ATS;

- наявності відповідного навігаційного обладнання ACFT, необхідного для виконання польоту за IFR;

- у повітряному просторі класу G, якщо він установлений нижче необхідного ешелону польоту 5950м (FL 195), польоти за IFR дозволяються тільки в межах AFIZ і надається польотно-інформаційне обслуговування. При цьому не дозволяється одночасне виконання більш ніж одного польоту за IFR у межах AFIZ.

3. Польоти за IFR виконуються на заданих ешелонах (висотах) у відповідності з правилами вертикального та горизонтального ешелонування з дотриманням заданих режимів польоту і за встановленими маршрутами ATS .

4. Зміна ешелону (висоти) польоту здійснюється з дозволу органу ATS за винятком випадків створення загрози безпеки польотів (небезпечні метеоумови, відмова обладнання тощо), де командир ACFT надається право самостійно змінювати ешелон польоту з негайним доповіддю про це відповідному органу ATS .

5. У цьому разі командир ACFT зобов'язаний, до зміни ешелону польоту, відвернути ACFT вправо на 30° від осі повітряної траси і, пролетівши 20 км, відновити колишній курс з одночасною зміною висоти на вибраний ешелон польоту і доповісти про це відповідному органу ATS. В екстрених випадках зниження виконується відразу після одвороту вправо на 30° .

6. Зайнявши новий безпечний ешелон, командир ACFT, після отримання дозволу від органу ATS , знову входить на повітряну трасу.

7. При виконанні польоту за IFR екіпаж зобов'язаний постійно спостерігати за повітряною та метеорологічною обстановкою візуально та з використанням бортового радіотехнічного обладнання.

8. За винятком випадків виконання зльотів і посадок, польоти за IFR виконуються на рівнях польоту не нижче мінімальної абсолютної висоти польоту, або, якщо така мінімальна абсолютна висота польоту не встановлена:

a) в горбистій або гірській місцевості на рівні, що перевищує не менше 600 м (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження ACFT;

б) в інших випадках - на рівні, що перевищує не менше 300 м (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження ACFT.

Примітка: При визначенні розрахункового місцезнаходження ACFT береться до уваги навігаційна точність, яка може бути досягнута на даному сегменті маршруту з урахуванням наявного наземного та бортового навігаційного обладнання.

9. Командир ACFT, який вирішив перейти від польоту за IFR до польоту за VFR, повідомляє відповідний орган диспетчерського обслуговування про припинення польоту за IFR і про зміни, які вносяться в поточний FPL.

10. У тих випадках, коли ACFT, що виконує політ за IFR, перебуває у візуальних метеорологічних умовах або зустрічається з такими умовами, політ за IFR не повинен припинятися, якщо не передбачається, що упродовж достатнього проміжку часу політ виконуватиметься у стійких візуальних метеорологічних умовах і командир ACFT не має наміру виконувати політ за VFR.

11. Pilot-in-command performing IFR flight is responsible for:

- maintain the departure chart from terminal area, the assigned flight level (altitude) and flight route, approach chart and flight parameters;

- accuracy and timely provision of information on actual ACFT position, level and flight conditions;
- accurate and timely compliance with ATC controller clearances during flights within class C, D airspace.
- timely submission of FPL to the ATS units;
- availability of appropriated navigation and other equipment on board of the ACFT which are necessary for flight within controlled airspace;

- decision making for take-off or landing under actual meteorological conditions, condition of a RWY and other factors affecting flight safety;

- calculation of temperature and barometric corrections according to chapter 3, part 6 and volume 1 of Doc 8168 ICAO.

12. In case of IFR flights the appropriate ATS units have the following responsibilities:

- correct assignment of the safe flight level (altitude) for IFR flights within Classes C, D airspace;
- provision of applicable separation within Classes C, D airspace;

- provision of applicable separation between IFR flights and of traffic information concerning VFR flights within Classes D airspace;

- provision of flight information service;
- provision of alerting service for the ACFT which are provided with air traffic control service or which filled their FPL or they are known or believed to be the subject of unlawful interference;

- validity of clearances and information given to ACFT.

13. Minimum safe altitudes are calculated for all flight stages according to Doc 8168 ICAO.

ENR 1.3.2 En-route control flights. / Контрольований політ за маршрутом

1. En-route control flights performed in accordance with approved FPL. Deviation from FPL can be committed only after receiving clearance from the appropriate ATS unit.

2. Unless otherwise authorised or directed by the appropriate ATS unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

3. Subject to the overriding requirement in item 2., an ACFT operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the ACFT to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the change-over point, where established.

4. Except event that a controlled flight inadvertently deviates from its current FPL or when it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current FPL will not be practicable, pilot-in-command continue performed flight in accordance with its current FPL or applicable portion of a current FPL submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate ATS unit or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the ACFT.

In that event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

11. При виконанні польоту за IFR командир ACFT несе відповідальність за:

- витримування схеми виходу з району аеродрому, заданого ешелону (висоти) і маршруту польоту, схеми зниження і заходу на посадку, заданих траєкторій і параметрів польоту;

- точність і своєчасність надання інформації про фактичне місцезнаходження повітряного судна, висоту й умови польоту;
- точне і своєчасне виконання диспетчерських дозволів при польотах у повітряному просторі класів C і D;

- своєчасне надання FPL органам ATS;
- наявність відповідного навігаційного й іншого обладнання ACFT, необхідного для виконання польоту в контрольованому повітряному просторі;

- прийняття рішення про виконання зльоту або посадки при фактичних метеоумовах, стані злітно-посадкової смуги й інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів;

- облік температурної й барометричної поправок відповідно до розділу 3 частини 6 тому 1 документа Doc 8168 ICAO.

12. При польотах за IFR відповідні органи ATS несуть відповідальність за:

- правильне призначення безпечного ешелону (висоти) польоту при польотах у повітряному просторі класів C і D;

- забезпечення встановлених інтервалів ешелонування при польотах повітряних суден у повітряному просторі класу C,D;

- забезпечення встановлених інтервалів ешелонування між повітряними судами, що виконують політ за IFR, і інформацію про рух ACFT, що виконують політ за VFR у повітряному просторі класу D;

- забезпечення польотно-інформаційного обслуговування;

- забезпечення аварійного обслуговування ACFT, які забезпечуються диспетчерським обслуговуванням або які надали FPL, або про яких відомо або передбачається, що вони є об'єктом незаконного втручання;

- обґрунтованість дозволів та переданої інформації на ACFT.

13. Методика розрахунку мінімальних абсолютних висот для всіх етапів польоту розробляється відповідно до критеріїв Doc 8168 ICAO.

1. Контрольований політ по маршруту виконується згідно із затвердженим FPL. Відхилення від FPL допускається тільки з дозволу відповідного органу ATS.

2. При відсутності інших диспетчерських дозволів від відповідного органу ATS контрольовані польоти, по мірі можливості, виконуються:

- на встановлених маршрутах ATS з визначеної осьової лінії цього маршруту; або
- на будь-якому іншому маршруті безпосередньо між аеронавігаційними засобами і (або) пунктами, що визначають цей маршрут.

3. З урахуванням пріоритетних вимог, викладених у п. 2.2. ACFT, що виконує політ по ділянці маршруту ATS, обумовленому всеспрямованим ДВЧ-радіомаяком, переключається для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного обладнання, що знаходиться позаду ACFT, на аеронавігаційне обладнання, що знаходиться перед ним, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

4. За винятком випадків, коли в ході контрольованого польоту мають місце незначимі відхилення від поточного FPL або погіршення погодних умов нижче мінімуму VMC, командир ACFT дотримується поточного FPL або відповідної частини поточного FPL, поданого для виконання контрольованого польоту, якщо не було зроблено запиту щодо його зміни і не було отримано дозволу на це від відповідного органу ATS, або якщо не сталася надзвичайна ситуація, яка вимагає негайних дій з боку екіпажу ACFT.

У цьому випадку, як тільки дозволять обставини, екіпаж, після прийняття на себе надзвичайних повноважень, повідомляє відповідний орган ATS про початок дій і про те, що ці дії були розпочаті у відповідності з надзвичайними повноваженнями.

5. Deviation from the requirements in item 2. shall be notified to the appropriate ATS unit.

6. Inadvertent changes. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current FPL, the following action shall be taken:

- Deviation from track: if the ACFT is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the ACFT to regain track as soon as practicable;

- Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5% of the true airspeed, from that given in the FPL, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

- Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, FIR boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 min from that notified to ATS, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of air navigation regional agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.

7. Requests for FPL changes shall include information as indicated below:

- Change of cruising level - ACFT identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent FIR boundaries;

- Change of route:

destination unchanged: ACFT identification; flight rules; description of new route of flight including related FPL data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information;

destination changed: ACFT identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related FPL data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

8. Weather deterioration below the VMC. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current FPL will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- request an amended clearance enabling the ACFT to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATS clearance is required; or

- if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

- request clearance to operate in accordance with the IFR.

ENR 1.3.3 Position reports / Повідомлення про місцезнаходження

1. Unless exempted by the appropriate ATS unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate ATS unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate ATS unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the appropriate ATS unit.

2. Controlled flights providing position information to the appropriate ATS unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

3. In case when ATC unit controls traffic using SSR Mode C information pilot in command who carries out the control flight makes position reports only on ATC unit request.

5. Про відхилення від дотримання вимог, викладених у п. 2.2., екіпаж АСФТ повідомляє відповідному органу АТС.

6. Якщо в ході контрольованого польоту мають місце ненавмисні відхилення від поточного FPL, командир АСФТ розпочинає такі дії:

- якщо повітряне судно відхилилося від лінії шляху, мають бути розпочаті дії для коректування курсу повітряного судна з метою якомога більш швидкого повернення на лінію заданого шляху;

- якщо середнє значення істинної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома контрольними пунктами не є незмінним або можна очікувати, що воно зміниться на величину плюс-мінус 5% від істинної повітряної швидкості, зазначеної в плані польоту, інформація про це надається відповідному органу АТС;

- якщо виявиться, що розрахунок часу прольоту наступного запланованого контрольного пункту, межі району польотної інформації або розрахунковий час прибуття на аеродром призначення (в залежності від того, що виявиться першим) відрізняється від фактичного часу більше, ніж на 3 хв., відповідний орган АТС якнайшвидше інформується про переглянутий розрахунковий час.

7. В запити щодо зміни FPL включається зазначена нижче інформація:

- в разі зміни крейсерського рівня - пізнавальний індекс повітряного судна, новий крейсерський рівень і крейсерська швидкість, що запитується на цьому рівні і (в разі потреби) переглянутий розрахунок часу наступного перетину меж районів польотної інформації;

- При зміні маршруту:

якщо аеродром призначення не змінюється - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис нового маршруту польоту, в тому числі дані, що включаються в план польоту, починаючи з місця, де повинні починатись запитані зміни на маршруті; переглянутий розрахунок часу; будь-яка інша відповідна інформація. якщо аеродром призначення змінений - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис переглянутого маршруту щодо переглянутого аеродрому призначення, у тому числі дані, що відносяться до плану польоту, починаючи з місця, де повинні починатись запитані зміни в маршруті; переглянутий розрахунок часу, запасні аеродроми, будь-яка інша відповідна інформація.

8. Коли стає очевидним, що політ, який виконується за ВМУ у відповідності з поточним FPL, не може бути виконаний, командир АСФТ, що виконує політ за VFR як контрольований політ:

- запитує відповідний орган АТС про змїну дозволу, що дає можливість повітряному судну продовжувати політ у VMC до пункту призначення або до запасного аеродрому, або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл; або

- якщо не може бути отриманий дозвіл відповідно до підпункту а), - повітряне судно продовжує політ у VMC і сповіщає відповідний орган АТС про прийняте рішення: або залишити відповідний повітряний простір, або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі; або

- запитує дозвіл на виконання польоту згідно з IFR.

1. Командир АСФТ, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу АТС про час і висоту прольоту кожного з установлених обов'язкових контрольних пунктів разом з наданням іншої необхідної інформації, якщо диспетчерським дозволом не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження АСФТ також передаються при прольоті додаткових контрольних пунктів за запитом відповідного органа АТС. За відсутності встановлених контрольних пунктів повідомлення про місцезнаходження передаються командиром АСФТ через певні проміжки часу, які встановлені відповідним органом АТС.

2. Екіпажі АСФТ, що виконують контрольовані польоти, надають інформацію про місцезнаходження органу АТС через лінію передачі даних тільки за запитом відповідного органа АТС.

3. При контролі повітряного руху органами АТС за даними SSR, екіпажі АСФТ, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження тільки за запитом органа АТС.

4. RNAV shall be applicable within UIR Kyiv on designated RNAV routes. The pilot shall inform the appropriate ATC unit as soon as possible of any circumstances where the navigation performance requirements for RNAV cannot be maintained.

ENR 1.3.4 Determination of the transition level and minimum cruising level / Правила установки ешелону переходу і нижнього ешелону польоту

1. Determination of the transition level in TMA.

1.1. ATS unit, who responsible for providing air traffic service in TMA, determined transition level in TMA. Transition level is the lowest level of flight, which can be used above transition altitude.

1.2. Transition level is determined in accordance with Table 1 in compliance with common transition altitude using factual QNH at an airdrome, providing 300 m vertical separation between transition altitude and transition level.

1.3. If two or more airdromes situated in the nearest vicinity to each other within one TMA, common transition level for all airdromes is determined.

2. Lowest cruising level in FIR.

2.1. ACC that responsible for serving appropriate FIR determine lowest cruising level within FIR. Lowest cruising level within FIR is determined in accordance with Table 1 in compliance with common transition altitude using factual QNH at an airdrome, providing 300 m vertical separation between transition altitude and transition level.

2.2. Lowest cruising level within FIR is reported to pilot in command, which consist in descending clearance below lowest cruising level.

Table 1

TA	QNH					
	From 942, 2 to 959, 4	From 959, 5 to 977, 1	From 977, 2 to 995, 0	From 995, 1 to 1 013, 2	From 1 013, 3 to 1 031, 6	From 1 031, 7 to 1 050, 3
3050	130	125	120	115	110	105

TA – transition altitude. Value of transition level includes 300 M vertical separation between TA and transition level.

ENR 1.3.5 Communications / Зв'язок

1. An ACFT operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate ATC unit.

2. SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch.

3. If a communication failure precludes compliance with, the ACFT shall comply with the communication failure procedures describe in ENR 1.6.

ENR 1.3.6 Unnecessary RA indication of ACAS / Необґрунтоване попередження ACAS в режимі команди для запобігання зіткнень

1. To avoid unnecessary ACAS RAs, reducing of the rate of climb/descent to a value between 500 and 1500 ft/min within the last 1000 ft before reaching the assigned level (flight level or altitude) is recommended.

2. This requirement should not be applied in case of increasing the flight crew's workload due to the need for manual leveling off.

3. Such limitations do not apply when ATC issues a specific rate in the climb/descent clearance or instruction in order to establish or maintain separation.

ENR 1.3.7 Free Route Airspace of Ukraine general procedures / Загальні процедури в Повітряному просторі вільних маршрутів України

1. Area of application.

1.1. FRA procedures are available in Kyiv UIR from FL275 to FL660. Operating hours of FRA of Ukraine (FRAU) are 20:00 - 05:00 (21:00 - 04:00) UTC, but this may be changed by NOTAM to meet specific operational requirements.

4. Зональна навігація застосовується в границях UIR Києва на певних маршрутах RNAV. У випадку, коли ACFT не може бути витримана необхідна точність польоту за правилами RNAV, необхідно негайно повідомити відповідний орган АТС.

1. Ешелон переходу в ТМА.

1.1. Орган АТС, що надає обслуговування в ТМА, визначає ешелон переходу, що підлягає використанню у ТМА. Ешелон переходу є нижній ешелон польоту, який використовується вище абсолютної висоти переходу.

1.2. Ешелон переходу визначається з Таблиці 1 у відповідності з єдиною абсолютною висотою переходу за фактичним значенням тиску QNH на аеродромі з забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та ешелон переходу в 300 м.

1.3. Якщо два аеродрому або більше розташовані близько один до одного в межах одного ТМА, використовується єдиний ешелон переходу для всіх аеродромів

2. Нижній ешелон польоту в FIR.

2.1. АСС, що обслуговує відповідний FIR, визначає нижній ешелон польоту, що підлягає використанню у межах FIR. Нижній ешелон польоту визначається за Таблицею 1 у відповідності з єдиною абсолютною висотою переходу за прогнозованим мінімальним значенням тиску QNH у межах FIR із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та нижнім ешелон польоту в 300 м.

2.2. Нижній ешелон польоту повідомляється екіпажу ACFT у складі дозволів на зниження нижче нижнього ешелону польоту.

Таблиця 1

1. Екіпаж ACFT, що виконує контрольований політ, постійно здійснює прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря-земля" відповідного органу АТС і при необхідності встановлює з ним двосторонній радіозв'язок.

2. Для виконання вимоги про безперервного прослуховування мовного обміну "повітря-земля" може бути використана система селективного виклику SELCAL або аналогічні автоматичні сигнальні засоби.

3. У випадку відмови радіозв'язку під час виконання польотів екіпажі ACFT та органи АТС діють як описано в розділі ENR 1.6.

1. Щоб уникнути необґрунтованих спрацьовувань ACAS RAs в режимі команди для запобігання зіткнень при наборі/зниження висоти, рекомендується зменшувати швидкість набору/зниження за 1000 футів до заняття встановленого рівня (ешелону польоту або абсолютної висоти) до 500-1500 фут/хв.

2. Це вимога не повинно застосовуватися у випадку, якщо робоча навантаження льотного складу зростає за рахунок необхідності ручного пілотування при переході в горизонтальний політ.

3. Ці обмеження не застосовуються, якщо вертикальна швидкість набору/зниження вказана у диспетчерському дозволі або вказівці встановити або забезпечувати ешелонування.

1. Область застосування.

1.1. Процедури FRA застосовуються у горизонтальних межах UIR Kyiv в діапазоні FL275 - FL660. Період доступності повітряного простору вільних маршрутів України (FRAU) – 20:00 - 05:00 (21:00 - 04:00) UTC, але може бути змінений виданням NOTAM для вирішення будь-яких операційних потреб.

1.2. FRAU is divided into four separate FRA areas which cover airspaces of corresponding upper control areas (UTA), published in ENR 2.1:

- FRA Dnipro covers UTA Dnipropetrovs'k-North;
- FRA Kyiv covers UTA Kyiv;
- FRA L'viv covers UTA L'viv;
- FRA Odesa covers UTA Odesa-North.

2. Glossary of terms.

2.1. Free Route Airspace (FRA).

A specified airspace within which AOs may freely plan a route between a defined entry point and a defined exit point, with the possibility to route via intermediate (published or unpublished) waypoints, without reference to the ATS route network, subject to airspace availability. Within this airspace, flights remain subject to air traffic control.

2.2. FRA Arrival Point (A).

A published NAVAID/significant point to which FRA operations are allowed to arriving traffic.

2.3. FRA Departure Point (D).

A published NAVAID/significant point from which FRA operations are allowed for departing traffic.

2.4. FRA Entry Point (E).

A published NAVAID/significant point defined as FRA Entry Point.

2.5. FRA Exit Point (X).

A published NAVAID/significant point defined as FRA Exit Point.

2.6. FRA Intermediate Point (I).

A published NAVAID/significant point available for planning of user preferred trajectory, en-route level change, restricted area avoidance or transition between FRA and ATS route Network.

All FRA NAVAID/significant points, FRA relevant and usage of them, are published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

3. Flight Procedures.

3.1. General.

3.1.1. Within four individual FRA areas AOs may plan their flights inserting DCT between significant points and/or en-route radio navigation aids, as defined for FRA procedures and published in AIP UKRAINE ENR 4.4 and ENR 4.1 for each FRA area, respectively.

3.1.2. Within four individual FRA areas there are NO limits on the maximum DCT distance and number of significant points inserted in the FPL.

3.1.3. Depending on the distribution of major air traffic flows and existing ATS route network, significant points are identified as:

- FRA entry points (E);
- FRA exit points (X);
- FRA intermediate points (I);
- FRA arrival points (A);
- FRA departure points (D);
- N/A for FRA procedures.

3.1.4. During the flight route planning, AO may use significant points in order to optimize the flight profile, for arrival/departure to/from aerodrome, to bypass airspace restrictions and reservations.

3.1.5. In emergency cases, all flights on FRA procedures will be immediately suspended by issuing an appropriate NOTAM. In this case, all flights will be planned and operated according to the established ATS route network.

1.2. FRAU поділено на чотири райони FRA, які покривають повітряний простір відповідних верхніх диспетчерських районів (UTA), опублікованих у розділі ENR 2.1:

- FRA Dnipro покриває UTA Dnipropetrovsk'k-North;
- FRA Kyiv покриває UTA Kyiv;
- FRA L'viv покриває UTA L'viv;
- FRA Odesa покриває UTA Odesa-North.

2. Словник термінів.

2.1. Повітряний простір вільних маршрутів (FRA).

Повітряний простір вільних маршрутів (FRA). Певний повітряний простір, у межах якого експлуатанти можуть вільно планувати маршрут польоту між певними точками входу і певними точками виходу, з можливістю використання проміжних точок (опублікованих і неопублікованих), без посилання на маршрути ОБС, в залежності від доступності повітряного простору. В межах цього повітряного простору польоти залишаються під диспетчерським обслуговуванням органів ATS.

2.2. Точка прибуття FRA (A).

Опублікована точка (радіонавігаційний засіб/основна точка), яка використовується при виконанні процедур FRA для прибуття.

2.3. Точка вильоту FRA (D).

Опублікована точка (радіонавігаційний засіб/основна точка), яка використовується при виконанні процедур FRA для вильоту.

2.4. Точка входу FRA (E).

Опублікована точка (радіонавігаційний засіб/основна точка), що визначається як точка входу в район FRA.

2.5. Точка виходу FRA (X).

Опублікована точка (радіонавігаційне засіб/основна точка), що визначається як точка виходу з району FRA.

2.6. Проміжна точка FRA (I).

Опублікована точка (радіонавігаційний засіб/основна точка) доступна для планування бажаної траєкторії польоту, зміни ешелону польоту, обходу зон обмежень і резервування повітряного простору або для переходу між FRA і мережею маршрутів ATS.

Всі радіонавігаційні засоби/основні точки для FRA, умови їх використання опубліковані у розділах ENR 4.1 и ENR 4.4.

3. Процедури польотів.

3.1. Загальне положення.

3.1.1. Всередині чотирьох окремих районів FRA, експлуатанти можуть планувати свої польоти, використовуючи код DCT між основними точками та/або радіонавігаційними засобами, які визначені для процедур FRA та опубліковані в AIP UKRAINE ENR 4.4 і ENR 4.1 для кожного району FRA, відповідно.

3.1.2. Всередині чотирьох окремих районів FRA немає жодних обмежень щодо довжини сегментів DCT, а також кількості використовуваних основних точок в FPL.

3.1.3. Залежно від розподілу основних потоків повітряного руху та існуючої мережі маршрутів ATS, основні точки позначаються як:

- точки входу FRA (E);
- точки виходу FRA (X);
- проміжні точки FRA (I);
- точки прибуття FRA (A);
- точки вильоту FRA (D);
- точки, недоступні для процедур FRA.

3.1.4. Під час планування маршруту польоту експлуатанти АСFT можуть використовувати основні точки з метою оптимізації профілю польоту, для прильоту/вильоту з/аеродром/аеродрому, обходу обмежень і резервувань повітряного простору.

3.1.5. У разі виникнення надзвичайних ситуацій, польоти за процедурами FRA будуть негайно припинені шляхом видання відповідного NOTAM. В цьому випадку всі польоти будуть плануватися і виконуватися по встановленій мережі маршрутів ATS.

3.2. Overflying traffic.

3.2.1. Overflying traffic within FRAU with a cruising level above FL275 may plan their flights between FRA entry and FRA exit points or via one or more valid FRA intermediate points.

The ATS route network remains available during FRAU operating hours for flight planning.

3.2.2. Overflying traffic with a cruising level below FL275, but requesting a change in cruising level above FL275:

- a) shall plan the portion of their flight below FL275 along the published ATS route network;
- b) may indicate a change in cruising level in relation to a valid FRA intermediate point and continuing flying in accordance with FRA operations (item 3.2.1.) or using the fixed route network published in ENR 3.1 and ENR 3.2.

3.2.3. Overflying traffic with a cruising level above FL275, but requesting a change in cruising level below FL275:

- a) may plan the portion of their flight above FL275 according to procedure described in item 3.2.1. or using fixed route network published in ENR 3.1 and ENR 3.2;
- b) shall plan the remaining portion of their flight below FL275 using the published ATS route network. Transition from FRA to the fixed route network must be done via using FRA intermediate point.

3.3. Access to/from Terminal Airspace from/to FRA area.

3.3.1. Flights arriving at or departing from airports of Ukraine, except KYIV/Boryspil', are eligible for FRA operations, as well as along the standard ATS route network.

3.3.2. Arriving traffic to any airport located within FRAU coming from FRA area, except KYIV/Boryspil' may plan their flights between FRA entry or one or more FRA intermediate points to FRA arrival point (the first point of STAR).

3.3.3. Arriving traffic to KYIV/Boryspil' shall plan their flights between FRA entry point and FRA arrival point (the first point of STAR) via transition routes within published ATS route network. Transition routes for KYIV/Boryspil' are described on chart UKBB AD 2.24.10-37.

3.3.4. Departing traffic from any airport located within FRAU going into FRA area, except KYIV/Boryspil' may plan their flights between the FRA departure point (last point of SID) and FRA exit or one or more FRA intermediate points.

3.3.5. Departing traffic from KYIV/Boryspil' shall plan their flights between FRA departure point (last point of SID) and FRA exit point via transition routes within published ATS route network. Transition routes for KYIV/Boryspil' are described on chart UKBB AD 2.24.8-25.

3.4. Cross-Border Applications.

3.4.1. Cross-Border DCTs between FRAU and neighboring FIR/UIR outside of entry/exit points are not allowed.

3.4.2. Cross-Border DCTs between individual FRA areas outside of entry/exit points are not allowed.

3.5. Airspace Restriction and Reservation.

3.5.1. AOs shall plan their trajectory around active TSA/TRAs or R, D, P areas and associated Buffer zones correspondingly using FRA intermediate points.

3.5.2. With the activation of the TSAs/TRAs or R, D, P areas and associated Buffer zones, all the FPL passing through the related areas will be rejected by IFPS.

3.6. ATS Route Network in FRAU operating hours.

3.6.1. Published ATS route network remains available during FRAU operating hours for flight planning for those flights which are not eligible or do not want to flight plan direct routes or for emergency cases.

3.2. Транзитні польоти.

3.2.1. Транзитні польоти всередині FRAU з крейсерським ешелоном польоту вище FL275 можуть плануватися між точками входу/виходу/району/району FRA або через одну або більше проміжних точок району FRA.

Мережа маршрутів ATS залишається доступною для планування у період доступності FRAU.

3.2.2. Транзитні польоти з крейсерським ешелоном польоту нижче FL275, але для яких планується зміна ешелону польоту вище FL275: а) для частини польоту нижче FL275 повинні плануватися за опублікованими маршрутами ATS;

б) для частини польоту вище FL275 може зазначатися зміна ешелону польоту у відповідній проміжній точці району FRA для продовження польоту у відповідності з процедурами FRA (пункт 3.2.1.), або продовження польоту з використанням фіксованої мережі маршрутів ATS, опублікованої в ENR 3.1 і ENR 3.2.

3.2.3. Транзитні польоти з крейсерським ешелоном польоту вище FL275, але для яких планується зміна ешелону польоту нижче FL275:

а) частина польоту вище FL275 може плануватися відповідно до процедур, описаних у пункті 3.2.1., або з використанням фіксованої мережі маршрутів ATS, опублікованої в ENR 3.1 і ENR 3.2

б) частина польоту нижче FL275 повинна плануватися з використанням опублікованої мережі маршрутів ATS. Перехід від району FRA до фіксованої мережі маршрутів ATS повинен бути здійснено через проміжні точки FRA.

3.3. Вхід/вихід в/із TMA з/район/а FRA.

3.3.1. Польоти які прибувають або вилітають в/з аеропорти України, за винятком КИЇВ/Бориспіль, вирішуються як за процедурами FRA, так і за маршрутами ATS.

3.3.2. Прибуття з району FRA в будь-який аеропорт України, за винятком КИЇВ/Бориспіль, може плануватися між точкою входу, однієї або більше проміжними точками до точки прибуття (першої точки схеми STAR).

3.3.3. Прибуття в КИЇВ/Бориспіль має плануватися між точкою входу і точкою прибуття (першої точки схеми STAR), через опубліковані перехідні маршрути ATS. Перехідні маршрути ATS для КИЇВ/Бориспіль описані на карті UKBB AD 2.24.10-37.

3.3.4. Виліт з будь-якого аеропорту України в район FRA, за винятком КИЇВ/Бориспіль, може плануватися між точкою вильоту (останньою крапкою схеми SID) і точкою виходу, або ж ще однієї чи більше проміжними точками.

3.3.5. Виліт з КИЇВ/Бориспіль повинен плануватися між точкою вильоту (останньою крапкою схеми SID) і точкою виходу, через опубліковані перехідні маршрути ATS. Перехідні маршрути ATS для КИЇВ/Бориспіль описані на карті UKBB AD 2.24.8-25.

3.4. Перетин кордонів.

3.4.1. Використання DCT для планування польоту з перетином кордонів між FRAU і сусідніми FIR/UIR поза точок входу/виходу не дозволяється.

3.4.2. Використання DCT для планування польоту з перетином кордонів між окремими районами FRA поза точок входу/виходу не дозволяється.

3.5. Обмеження і резервування повітряного простору.

3.5.1. Експлуатанти повинні планувати траєкторію польоту з обходом активних TSA/TRAs або R, D, P зон з урахуванням Буферних зон, відповідно використовуючи проміжні точки FRA.

3.5.2. FPLs, які містять ділянки маршруту польоту, що проходять через TSA/TRAs, R, D, P зони і відповідні Буферні зони, діяльність яких запланована або фактично проводиться, будуть відхилені IFPS

3.6. Мережа маршрутів ATS у період доступності FRAU.

3.6.1. Опублікована мережа маршрутів ATS залишається доступною для планування у період доступності FRAU для тих польотів, які не можуть або не хочуть планувати прямі маршрути або через непередбачених ситуацій.

3.7. Flight Level Orientation System.

3.7.1. The Flight Level Orientation Scheme applicable within FRAU in accordance with ICAO documents.

3.7.2. AOs shall plan their cruising levels in accordance with the information provided in the column "Remarks/Usage" ENR 4.4 and in the column "Remarks" ENR 4.1. The direction of cruising levels (EVEN or ODD) will be chosen depending on the direction of flight level required over the FRA entry and FRA exit points as described in the following table:

Direction of Cruising levels within FRA		
FLs over FRA entry point	FLs over FRA exit point	FLs inside FRA areas
EVEN	EVEN	EVEN FLs for all DCT segments
ODD	ODD	ODD FLs for all DCT segments
EVEN	ODD	EVEN FLs from FRA entry point to any FRA intermediate point, then ODD FLs until FRA exit point
ODD	EVEN	ODD FLs from FRA entry to any FRA intermediate point, then EVEN FLs until FRA exit point

Note: ODD is the direction of IFR cruising levels within true track margin of 000° to 179° while EVEN is the direction of IFR cruising levels within true track margin of 180° to 359°.

3.8. FRAU time restriction compliance.

3.8.1. AOs shall consider the FRAU operating hours for flight planning on FRA procedures. In the case AO is flight planning in FRAU operating hours partially, the flight path on fixed ATS route network for out of FRAU operating hours shall be indicated. Each FPL that doesn't comply with this rule will be rejected by IFPS.

3.8.2. In some cases, due to the ACFT delay on departure or en-route for various reasons, time of entry/exit to/from FRAU won't match with planned time. For these cases, a transitional period of 30 min are set during off-time FRAU availability, where flights on FRA procedures can be operated, but it cannot be scheduled.

3.7. Схема вертикального ешелонування.

3.7.1. Схема вертикального ешелонування застосовується в межах FRAU відповідно до документів ICAO.

3.7.2. Експлуатанти повинні планувати ешелон польоту згідно з інформацією наданою у колонці "Remarks/Usage" ENR 4.4 і "Remarks" ENR 4.1. Напрямок ешелону польоту (ПАРНЕ чи НЕПАРНЕ) вибирається відповідно до необхідного напрямку над точкою входу/виходу, як описано в наступній таблиці:

Примітка: НЕПАРНИМ напрямком крейсерських ешелонів за IFR з істинним шляховим кутом в межах від 000° до 179°, в той час, як ПАРНИМ напрямком для IFR на крейсерських ешелонах з істинним шляховим кутом в межах від 180° до 359°.

3.8. Дотримання обмежень по часу доступності FRAU.

3.8.1. При плануванні польоту за процедурами FRA, експлуатант повинен враховувати час початку і час закінчення доступності FRAU. У разі планування експлуатантом виконання польоту частково поза часом доступності FRAU, в FPL вказується маршрут польоту за встановленою мережі маршрутів ATS для періоду часу поза доступності FRAU. Кожен FPL, який не відповідає цьому порядку, буде відхилено системою IFPS.

3.8.2. В окремих випадках, з причини затримки ACFT з вильотом або на маршруті польоту в силу різних обставин, час входу/виходу в/з FRAU не буде відповідати запланованому. Для цих випадків встановлюється перехідний період 30 хв. поза періоду часу доступності FRAU, в якому польоти за процедурами FRA можуть бути виконані, але не можуть бути заплановані.

INTENTIONALLY LEFT BLANK