

ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM) / ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ATFM)**ENR 1.9.1 ATFM structure, service area, service provided, location of units and hours of operation / Структура ATFM, район обслуживания, виды предоставляемого обслуживания, местоположение органов и часы работы****1. Service area**

In accordance with "Regional Supplementary Procedures. Europe (ICAO Doc 7030)", CFMU is responsible for all ATFM activities within its area of responsibility (see CFMU Handbook, part "ATFCM Users Manual")

For Ukraine, CFMU (Network Management Operations Center - NMOC), which is supported by FMPs established in each ukrainian ACCs, is deciding authority for ATFCM measures and is responsible for the application of these measures within L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIRs.

ATFM is applied for IFR/GAT flights.

ATFM service is provided:

- for effective use of available air traffic system capacity;
- to protect ATS units from overload and to optimize the capacity to meet demand;

- to optimize air traffic flow;

- to inform aircraft operators on ATFCM measures for effective planning their flights.

For Ukraine, decisions concerning ATFCM measures within L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol FIR will be coordinated between CFMU (NMOC) and:

- ATS for the strategic phase;
- FMP for pre-tactical and tactical phases.

2. Responsibility**2.1. ATS provider**

2.1.1. FMPs to liaise between ATC, Aircraft Operators and the CFMU (NMOC). In addition, FMP, where required, assist in:

- coordination between Aircraft Operators, ATS and the CFMU (NMOC) in context of ATFM;
- re-addressing of ATFM messages received from CFMU (NMOC) to local ATC and vice versa, where applicable;
- departure slot monitoring.

2.1.2. In accordance with ICAO Doc 7030 ATFM slot will be included as a part of the ATC clearance.

2.1.3. ATS units at aerodromes are responsible for departure slot monitoring.

2.1.4. ATS units at aerodromes of departure shall ensure that flights adhere to departure slots issued by the CFMU (NMOC). In accordance with the provisions of ICAO Doc 7030, flights which do not adhere to their slot shall be denied star-up clearance.

2.1.5. ATS units responsible for departure slot monitoring are provided with necessary information concerning restrictions in force and slot allocated.

2.1.6. AROs can assist in ATFM messages exchange for Aircraft Operators, on request.

2.2. Aircraft Operators

Aircraft operators shall inform themselves of, and adhere to:

- General ATFM procedures including FPL filing and message exchange requirements.
- Strategic ATFCM measures (e.g. RAD).
- Current ATFCM measures (e.g. specific measures applicable on the day in question).

2.3. Airport (aerodrome) operators

Airport managing bodies shall notify to the CFMU (NMOC), directly or through the local ATFM unit (FMP) or ATS units or both, all events that may impact ATC capacity or air traffic demand.

1. Район обслуживания

Согласно положениям документа ICAO „Дополнительные региональные правила. Европейский регион“ (ICAO Doc 7030) CFMU предоставляет обслуживание ATFM в пределах своего района ответственности (смотри Руководство CFMU часть ATFCM Users Manual).

Для Украины, CFMU (Network Management Operations Center - NMOC), при поддержке FMP, расположенных в каждом ACC Украины, принимает решения о мерах ATFCM и несет ответственность за применение этих мер в пределах Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского, Симферопольского FIR.

ATFM применяется для полетов по приборам, которые выполняются как общее воздушное движение (IFR/GAT).

Обслуживание ATFM предоставляется для:

- эффективного использования установленной пропускной способности;
- предотвращения перегрузки органов ОВД и для оптимизации пропускной способности с целью удовлетворения потребностям в использовании воздушного пространства;

- оптимизации потока воздушного движения;

- информирования эксплуатантов относительно мер ATFCM для эффективного планирования полетов.

Решения, касающиеся мер ATFCM в Львовском, Одесском, Киевском, Днепропетровском и Симферопольском FIR, будут координироваться между CFMU (NMOC) и:

- провайдером АНО на стратегическом этапе;
- FMP на предтактическом и тактическом этапах.

2. Ответственность**2.1. Провайдер АНО**

2.1.1. Организует FMP для поддержания связи между органом ОВД, эксплуатантами и CFMU (NMOC). FMP принимает участие в:

- координации действий между эксплуатантами, провайдером АНО и CFMU (NMOC), в рамках ATFM;
- переадресации сообщений ATFM, полученных из CFMU (NMOC) для органов ОВД, и наоборот, там где это применяется;
- контроль за слотами вылета.

2.1.2. В соответствии с положениями документа Doc 7030 ICAO, слот ATFM (далее-слот) является частью диспетчерского разрешения на вылет.

2.1.3. Органы ОВД на аэродроме вылета несут ответственность за контроль соблюдения слота эксплуатантом.

2.1.4. Органы ОВД на аэродроме вылета должны обеспечить выполнение полетов в соответствии со слотами, полученными от CFMU (NMOC). В соответствии с положениями документа Doc 7030 ICAO, полетам, которые не выдерживают назначенный слот, будет отказано в выдаче разрешения на запуск.

2.1.5. Органы ОВД, которые несут ответственность за контроль соблюдения слотов эксплуатантом, обеспечиваются слотами и необходимой информацией о существующих ограничениях относительно ATFM.

2.1.6. ARO может помочь эксплуатантам в обмене сообщениями ATFM, по запросу.

2.2. Эксплуатанты ВС

Эксплуатанты ВС должны самостоятельно получать информацию и придерживаться:

- требований процедур ATFM, которые включают предоставление планов полетов и обмен сообщениями ATFM;
- стратегических мер ATFCM (напр. RAD);
- текущих мер ATFCM (меры, которые применяются в день выполнения полетов).

2.3. Эксплуатанты аэропорта (аэродрома)

Эксплуатанты аэропорта (аэродрома) должны информировать CFMU (NMOC) непосредственно или через FMP и/или органы ATS касательно событий, которые могут повлиять на пропускную способность органов ОВД или потребность в использовании воздушного пространства.

3. Location of units and hours of operation	3. Адреса и время работы
ATFM Help Desk <i>Служба поддержки ATFM</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	EUCHCEUW
Fax <i>Факс</i>	(+32-2) 729-90-27
Phone <i>Телефон</i>	(+32-2) 745-19-01
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	Network Management Operations Center (NMOС), Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels
Telex <i>Телекс</i>	SITA: BRUEC7X
Service Hours <i>Часы работы</i>	nil

ATFM messages <i>Сообщения ATFM</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	EUCHZMTA
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	Central Flow Management Unit, Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels
Telex <i>Телекс</i>	SITA: BRUEA7X
Service Hours <i>Часы работы</i>	nil

Kyiv FMP <i>Київ FMP</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	UKBVZDZX
E-mail	ukbv.fmp@uksatse.aero
Fax <i>Факс</i>	(+380-44) 281-80-80
Phone <i>Телефон</i>	(+380-44) 351-62-50
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	ACC Kyiv, "Kyivcentraero", Boryspil, 08300, Ukraine <i>Аэропорт, РСП «Київцентраеро», Бориспіль, 08300, Україна</i>
Service Hours <i>Часы работы</i>	H24

L'viv FMP <i>Львів FMP</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	UKLVZDZX
E-mail	uklv.fmp@uksatse.aero
Fax <i>Факс</i>	(+380-32) 297-26-68
Phone <i>Телефон</i>	(+380-32) 297-26-67
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	ACC Lviv, P.O. Box 3983, UкSATSE, Liubins'ka 217, 79040, Lviv, Ukraine <i>А/я 3983, Украэрорух, Любинская 217, Львов, 79040, Україна</i>
Service Hours <i>Часы работы</i>	H24

Dnipropetrovs'k FMP <i>Днепропетровск FMP</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	UKDVZDZX
E-mail	ukdv.fmp@uksatse.aero
Fax <i>Факс</i>	(+380-56) 375-82-98
Phone <i>Телефон</i>	(+380-56) 375-80-98
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	ACC Dnipropetrovs'k, Airport, UkSATSE, Dnipropetrovs'k, 49042, Ukraine <i>Аэропорт, Укрэзрорух, Днепропетровск, 49042, Украина</i>
Service Hours <i>Часы работы</i>	H24

Simferopol FMP <i>Симферополь FMP</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	UKFVZDZX
E-mail	fmpukff@uksatse.aero
Fax <i>Факс</i>	(+380-652) 60-51-61
Phone <i>Телефон</i>	(+380-652) 60-50-35
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	ACC Simferopol, "Крымаерорух", Airport "Tsentralnyi", 95491, Simferopol, Ukraine <i>Аэропорт «Центральный», РСП «Крымаерорух», Симферополь, 95491, Украина</i>
Service Hours <i>Часы работы</i>	H24

Odesa FMP <i>Одесса FMP</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	UKOVZDZX
E-mail	ukov.fmp@uksatse.aero
Fax <i>Факс</i>	(+380-48) 715-21-03
Phone <i>Телефон</i>	(+380-48) 730-50-16
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	ACC Odesa, UkSATSE, Airport, Odesa, 65054, Ukraine <i>Аэропорт, Укрэзрорух, Одесса, 65054, Украина</i>
Service Hours <i>Часы работы</i>	H24

ENR 1.9.2 ATFM messages and format description / Типы сообщений о потоках и описание форматов

Format, description and exchange procedures of ATFM messages are described in CFMU Handbook (parts ATFCM Users Manual) and national publications (Rules for ATS messages submission).

1. Information on ATFM measures

1.1. Information on ATFCM measures is distributed by CFMU (NMOC) via:

- The ATFCM Notification Message (ANM). ANM is produced a day before the day of operation to provide a summary of planned ATFCM measures. It is updated regularly.

- The ATFCM Information Message (AIM). The AIM is produced, if required by the CFMU (NMOC), to provide information and advice in relation to the application of current ATFCM measures. An AIM is also used for initial publication of changes to strategical ATFCM measures and CFMU (NMOC) ATFM operating procedures.

1.2. The ANMs and AIMS are transmitted via AFTN and SITA networks to ARO, ATS units and those aircraft operators who wish to be included in the address list. The ANMs and AIMS are also available on line to users of CFMU (NMOC) terminals (CHMI or CIA) and on CFMU (NMOC) website: <http://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.

Формат, описание сообщений ATFM и процедуры обмена этими сообщениями опубликованы в Руководстве CFMU (часть ATFCM Users Manual) и в национальных изданиях (Правила предоставления сообщений, касающиеся обслуживания воздушного движения).

1. Информация о мерах ATFM

1.1. Информация о мерах ATFCM распространяется органом CFMU (NMOC) через:

- Извещения относительно мер ATFCM (ANM). ANM передаются за день до начала выполнения полетов с целью информирования о запланированных мерах ATFCM. Сообщения регулярно обновляются.

- Информационные сообщения относительно мер ATFCM (AIM). AIM передаются, если в этом есть необходимость у CFMU (NMOC), для предоставления информации и рекомендаций относительно применения текущих мер ATFCM. Информационные сообщения используются также для первоначальной публикации изменений к стратегическим мерам ATFCM и операционным процедурам ATFM CFMU (NMOC).

1.2. ANM и AIM передаются через сети AFTN и SITA в ARO, в органы ОВД и тем эксплуатантам, которые хотят быть включенными в список адресатов. ANM и AIM также доступны для пользователей терминалов CFMU (NMOC) (CHMI или CIA) или на сайте CFMU (NMOC): <http://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.

1.3. Information with respect to ATFCM measures can be obtained from the ARO responsible for the departure aerodrome (see AIP in ARO section AD) and FMPs concerned.

ENR 1.9.3 Procedures applicable for departing flights / Правила применяемые для вылетающих рейсов
ATFM procedures in Ukraine, in addition to the general description above, are in conformance with the procedures set out in Doc 4444 - Air Traffic Management, ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures. Europe and the Eurocontrol Document- CFMU Handbook.

1. Slot allocation

1.1. Slot allocation is an ATFCM measures established to reduce the demand to the level of the ATC capacity and to smooth out traffic flows, thus making full use of the available ATC capacity.

1.2. Departure slots are issued directly to aircraft operators by the CFMU (NMOC) and in accordance with the relevant procedures as calculated take – off times (CTOT).

1.3. The CTOT is a nominal time with a tolerance of -5 to +10 minutes, which is primarily intended to enable ATC to allow for aerodrome congestion problems.

1.4. The CTOT is issued not earlier than 2 hours before EOBТ.

1.5. The CTOT is included in a slot allocation message (SAM), which is sent by the CFMU (NMOC) to:

- the address notified in advance to the CFMU (NMOC) by the aircraft operator, or

- when the address is not known with the CFMU (NMOC):

a) the ARO of departure aerodrome and, if different,

b) the flight plan originator.

Furthermore, ATC is informed about the CTOT issued.

1.6. If no SAM is received 2 hours before EOBТ, it can be assumed that the flight concerned may depart in accordance with the filed EOBТ.

1.7. Aircraft operators shall arrange the departure of their flights to comply with the CTOT issued.

1.8. Aircraft Operators who can not comply with their CTOT or have intention to request change slot shall adhere procedures published in CFMU (NMOC) Handbook (parts ATFCM Users Manual and IFPS Users Manual) and national publications (ATFM Rules in Ukraine and Rules for ATS messages submission).

2. Flight plans requirements

2.1. FPL shall be submitted in accordance with procedures published in AIP, chapter ENR 1.10.

2.2. FPL shall be submitted to Integrated initial Flight Plan System (IFPS) at least 3 hours before Estimated Off Block Time (EOBT).

2.3. If flight is delayed more than 15 minutes DLA or CHG message shall be sent.

2.4. If delay of flight is caused by received CTOT, DLA message is not sent .

ENR 1.9.4 ATFCM Operational Problem Reporting / Донесения о возникновении операционных проблем касательно ATFCM
1. Where external users of the NM operational services encounter problems, a number of possible reporting methods are available, depending on the type of problem and the service concerned (see CFMU Handbook, part NM Operational Problem Reporting).

An ATFM problem report may be originated by ATS unit, an aircraft operator, airport (aerodrome) operators, an FMP or the CFMU (NMOC).

2. Operational Problem Reports concerning ATC sectors (or aerodromes) overload should initially be directed to the FMP concerned (see ENR 1.9.1 item 3). The FMP within whose area the problem occurs will act as the first point of contact for NM Operational Problem Reports and collect all essential data and information. After a first analysis the FMP should forward all relevant details of the overload to the CFMU (NMOC).

1.3. Информация о мерах ATFCM может быть получена от местных ARO аэродрома вылета (см. AIP в разделе AD) и соответствующих FMP.

1.3. Информация о мерах ATFCM может быть получена от местных ARO аэродрома вылета (см. AIP в разделе AD) и соответствующих FMP.

Процедуры ATFM в Украине полностью соответствуют процедурам, указанным в Дос 4444 - "Организация воздушного движения", Дос 7030 ICAO EUR "Региональные правила" и в Руководстве CFMU Евроконтроль.

1. Выделение слотов

1.1. Выделение слотов - это меры ATFCM, установленные для уменьшения потребности в использовании воздушного пространства до уровня пропускной способности системы ATC и для упорядочивания потоков воздушного движения, что приводит к полному использованию возможной пропускной способности системы ATC.

1.2. Слот ATFM предоставляется эксплуатантам в виде расчетного времени взлета (CTOT).

1.3. CTOT - это номинальное время с допустимым отклонением от -5 до +10 минут от слота, которое может использоваться только органом ОВД для решения проблем скопления воздушных судов на площадке маневрирования аэродрома.

1.4. CTOT предоставляется не ранее, чем за 2 часа до EOBТ.

1.5. CTOT включается в сообщение SAM, которое CFMU (NMOC) предоставляет:

- эксплуатантам, которые сообщили свои адреса в CFMU (NMOC) заранее, или

- когда адрес неизвестен CFMU (NMOC):

a) ARO аэродрома вылета и, если отличается,

b) отправителю плана полета.

Кроме того, органам ОВД также предоставляется информация о назначенных слотах (CTOT).

1.6. Если SAM не было получено за 2 часа до EOBТ, предполагается, что полет может выполняться в соответствии с первоначально предоставленным EOBТ.

1.7. Эксплуатанты должны организовывать отправку своих рейсов в соответствии с назначенным CTOT.

1.8. Эксплуатанты, которые не могут придерживаться выделенного им CTOT или намереваются запросить изменение CTOT, должны действовать в соответствии с процедурами, которые опубликованы в Руководстве CFMU (NMOC) (части IFPS Users Manual и ATFCM Users Manual) и национальных изданиях (Правила организации потоков воздушного движения в Украине и Правила предоставления сообщений, касающиеся обслуживания воздушного движения).

2. Требования к плану полета

2.1. Предоставление планов полетов (FPL) и сообщений, связанных с ними, должно выполняться в соответствии с требованиями раздела ENR 1.10 AIP.

2.2. FPL должен быть предоставлен в IFPS за 3 часа до EOBТ.

2.3. При задержке отправления воздушного судна более, чем на 15 минут от EOBТ, эксплуатант должен предоставить DLA или CHG в IFPS.

2.4. В случае если задержка воздушного судна обусловлена назначенным слотом, DLA не передается.

2.4. В случае если задержка воздушного судна обусловлена назначенным слотом, DLA не передается.

1. Сталкивающиеся с проблемами пользователи операционных сервисов NM имеют возможность сделать соответствующее донесение в CFMU (NMOC) в зависимости от вида проблемы и операционного сервиса (см. Руководство CFMU, часть NM Operational Problem Reporting).

Процедура донесения о проблеме может предоставляться органом ATS, эксплуатантом, эксплуатантом аэропорта(аэродрома), FMP или CFMU (NMOC).

2. Донесения о возникновении операционных проблем, связанных с перегрузом секторов ATC (или аэродромов), в первую очередь, необходимо предоставить соответствующему FMP (см. ENR 1.9.1 пункт 3). FMP, в районе ответственности которого произошло проблемное событие, действует как первая контактная сторона процесса донесения и собирает всю необходимую информацию. После проведения начального анализа FMP предоставляет соответственные данные в CFMU (NMOC).

3. Reference guide for operational problems		3. Справочное руководство касательно операционных проблем	
3.1 Operational Flow Management Problems 3.1 <i>Операционные проблемы организации потоков воздушного движения</i>			
Description <i>Описание</i>	Problems which are primarily matters for the ATFCM which require immediate action <i>Проблемы непосредственно при тактических мерах ATFCM, которые требуют немедленного решения</i>		
Action <i>Действие</i>	Contact the Network Management Operations Center (NMOC) via the NOP Portal or the Central Flow Helpdesk <i>Связаться с CFMU (NMOC) E-Helpdesk через веб ресурс NOP Portal или непосредственно Central Flow Helpdesk</i>		
Telephone <i>Телефон</i>	+ 32(0)2 745-19-31		
Fax <i>Факс</i>	+ 32(0)2 729-90-27		
AFTN	EUCHEUW		
SITA	BRUEC7X		
3.2. General Network Management Problems 3.2. <i>Общие проблемы касательно Network Management</i>			
Action <i>Действие</i>	Contact the Current Operations Manager (COM) <i>Обратиться к сменному руководителю CFMU (NMOC) - Current Operations Manager (COM)</i>		
Telephone <i>Телефон</i>	+32(0)2 745-19-31		
Fax <i>Факс</i>	+ 32(0)2 729-90-27		
3.3. Technical problems (transmission, terminals) 3.3. <i>Технические проблемы (передача данных, пользовательские терминалы)</i>			
Action <i>Действие</i>	Contact the Customer technical Service desk and Operations (CSO) Helpdesk <i>Обратиться к Customer technical Service desk and Operations (CSO) Helpdesk</i>		
Telephone <i>Телефон</i>	+32(0)2 745-19-97		
Fax <i>Факс</i>	+ 32(0)2 729-90-23		
E-mail	NM.cso.help-desk@eurocontrol.int		
3.4. Operational post event problems 3.4. <i>Послеоперационные проблемы</i>			
Action <i>Действие</i>	Contact the Network Operations Investigations <i>Связаться с Network Operations Investigations</i>		
Fax <i>Факс</i>	+ 32(0)2 729-90-28		
E-mail	NM.incident@eurocontrol.int		
3.5. NM environment database or CFMU/CADF (Centralised Airspace Data Function) problems 3.5. <i>Проблемы касательно базы данных Environment и подсистемы CFMU/CADF (Centralised Airspace Data Function)</i>			
Action <i>Действие</i>	Contact the Airspace Data Operations (AD) <i>Связаться с Airspace Data Operations (AD)</i>		
Telephone <i>Телефон</i>	+ 32(0)2 729-98-48		
Fax <i>Факс</i>	+ 32(0)2 729-47-95		
E-mail	fdoenvsup.cfm@eurocontrol.int		

ENR 1.9.5 Use of STS/ Indicators in FPL for ATFM Purposes / Использование индикаторов STS/ в FPL для целей ATFM

1. The STS indicator is used to indicate that the flight may require "special handling". This indicator is for use by all parties which may have to handle the flight.

2. To ensure the correct automatic processing, standardised abbreviations are established for use with the STS indicator in FPL, field 18:

ALTRV - for a flight operating in accordance with an altitude reservation;

ATFMX - for a flight approved for exemption from flow regulations by the State Aviation Administration;

FFR –for a flight engaged in a fire-fighting mission;

FLTCK – for a flight check for calibration of navaids;

HAZMAT – for a flight carrying hazardous material;

HEAD - for a flight with Head of State status;

HOSP - for a medical flight declared by medical authorities;

HUM – for a flight operating on a humanitarian mission;

1. STS используется для того, чтоб эксплуатант мог запросить для своего рейса "особое отношение". Данный индикатор может использоваться всеми участниками, которые могут иметь отношение к рейсу.

2. Для обеспечения корректной автоматической обработки FPL установлены стандартные аббревиатуры для использования с индикатором STS в поле 18 FPL:

ALTRV - для полёта, который выполняется на зарезервированных высотах;

ATFMX - для полёта, который освобожден от применения мер организации потоков Госавиаслужбой;

FFR-для полёта с противопожарной миссией;

FLTCK - лётная проверка для калибровки навигационных средств;

HAZMAT-для полёта с опасным грузом на борту;

HEAD - для полёта со статусом главы государства на борту ВС;

HOSP - для санитарного полёта, который задекларирован медицинским уполномоченным органом;

HUM - для полёта с гуманитарной миссией;

MARSA – for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

MEDEVAC - for a flight for a life critical emergency evacuation;

NONRVSM - for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;

SAR - for a flight engaged in a search and rescue mission;

STATE – for a flight of state aircraft engaged in military, customs, border or police services.

3. A flight using abbreviations ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC, SAR in STS of 18 field of FPL will be exempted from ATFM measures automatically and will not be an object of slot allocation process.

In order to protect ATFM system, number of exempted flights is subject of monitoring and regulation by State Aviation Administration of Ukraine.

Unauthorised use of these abbreviations is strictly prohibited.

4. Request authorization for use STS

4.1. Request to use STS abbreviations referred in paragraph 2 above shall be submitted to State Aviation Administration by application for a flight (item K, request reason) in specified terms (see GEN 1.2.3).

4.2. Request to use ATFMX is submitted for a state business flight and any delay of which may create a threat for carrying out of the state tasks.

4.3. Request to use MEDEVAC and SAR should be considered by State Aviation Administration immediately.

ENR 1.9.6 ATFM Documentation / Документация ATFM

The general ATFM procedures for the ICAO European Region are published in ICAO Doc 7030.

Detailed information on ATFM procedures is published in the CFMU Handbook, part ATFCM User Manual. To consult the operational documentation, including the CFMU Handbook, user guides go to the link: www.eurocontrol.int/network-operations/library.

MARSA - для полёта, эшелонирование которого с военными ВС обеспечивается военными органами;

MEDEVAC - для полёта с целью срочной эвакуации в случае критического медицинского состояния;

NONRVSM - для не допущенного к RVSM ВС, которое намерено выполнять полёт в воздушном пространстве RVSM;

SAR - для полёта, выполняющего задание по поиску и спасению;

STATE - для полётов государственных ПС, выполняющих задания военного, таможенного, пограничного или милицейского назначения.

3. Полеты, которые в FPL используют аббревиатуры ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC, SAR в STS поля 18 автоматически освобождаются от применения мер организации потоков воздушного движения, и не будут получать слоты ATFM.

В целях обеспечения функционирования системы организации потоков воздушного движения, количество полётов, освобождённых от мер ATFM, является предметом мониторинга и регулирования Госавиаслужбой.

Несанкционированное использование статусов строго запрещено.

4. Запрос на использование STS

4.1. Запрос на использование статусов, указанных в п.2 подаётся в заявке на выполнение полёта (поле К, причина запроса) в Госавиаслужбу в указанные сроки см. GEN 1.2.3)

4.2. Запрос на использование статуса ATFMX предоставляется в случае выполнения полёта по делам государственной важности, и задержка которого ставит под угрозу выполнение государственных заданий.

4.3. Запрос на использование статусов MEDEVAC и SAR рассматриваются Госавиаслужбой незамедлительно.

Общие процедуры ATFM для Европейского региона ICAO опубликованы в ICAO Doc 7030.

Детальная информация о процедурах ATFM опубликована в Руководстве CFMU, часть ATFCM Users Manual и других дополнения доступных по ссылке: www.eurocontrol.int/network-operations/library.

Eurocontrol – CFMU User Relations Bureau	
E-mail	cfmu.opsdoc@eurocontrol.int
Факс Факс	(+32-2) 729-91-89
Postal Address Почтовый адрес	Rue de la Fusee 96, B – 1130 Brussels, BELGIUM
URL	www.cfm.eurocontrol.int
Service Hours Часы работы	nil