

**ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) / ПРАВИЛА ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИБАДАМИ (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 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 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. Pilot-in-command shall constantly observe traffic situation and meteorological conditions visually and using airborne equipment.

6. 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 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 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.

7. 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.

8. 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 300 м, 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 над середнім рівнем моря (в частині повітряного простору класу D) вводяться обмеження приладової швидкості не більше ніж 465 км/год;

- наявності постійної двосторонньої радіотелефонної 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. При виконанні польоту за IFR екіпаж зобов'язаний постійно спостерігати за повітряною та метеорологічною обстановкою візуально та з використанням бортового радіотехнічного обладнання.

6. 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:

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

б) в інших випадках - на рівні, що перевищує не менше 300 м 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.
10. 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.

11. 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:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) 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.

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

- витримання 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.

10. 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.

11. 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:

- a) на встановлених маршрутах ATS з визначеної осьової лінії цього маршруту; або
- b) 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 ненавмисні 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. FRA of Ukraine (FRAU) is divided into four individual FRA areas, which cover airspaces of corresponding Upper Control Areas (UTA), published in ENR 2.1:

- FRA Dnipro covers UTA Dnipro-North;
- FRA Kyiv covers UTA Kyiv;
- FRA Lviv covers UTA Lviv;
- FRA Odesa covers UTA Odesa-North.

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 ATC.

1. Ешелон переходу в TMA.

1.1. Орган ATS, що надає обслуговування в TMA, визначає ешелон переходу, що підлягає використанню у TMA. 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 TMA, використовується єдиний ешелон переходу для всіх аеродромів

2. Нижній ешелон польоту в FIR.

2.1. ACC, 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 ATC 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 ATS 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. Повітряний простір вільних маршрутів України (FRAU) поділено на чотири окремі райони FRA, які охоплюють повітряний простір відповідних верхніх диспетчерських районів (UTA), опублікованих у розділі ENR 2.1:

- FRA Dnipro покриває UTA Dnipro-North;
- FRA Kyiv покриває UTA Kyiv;
- FRA Lviv покриває UTA Lviv;
- FRA Odesa покриває UTA Odesa-North.

**1.2. FRAU operating hours are:**

- FRA Lviv – H24;  
- FRA Kyiv, FRA Dnipro and FRA Odesa – 20:00 - 05:00 (21:00 - 04:00) UTC, (may be changed by NOTAM publication in order to meet specific operational requirements).

**2. Glossary.****2.1. Free Route Airspace (FRA).**

A specified airspace within which users 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 Connecting Point (A).**

A published Significant Point to which FRA operations are allowed for arriving traffic to specific aerodromes.

**2.3. FRA Departure Connecting Point (D).**

A published Significant Point from which FRA operations are allowed for departing traffic from specific aerodromes.

**2.4. FRA Horizontal Entry Point (E).**

A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are allowed.

**2.5. FRA Horizontal Exit Point (X).**

A published Significant Point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace to which FRA operations are allowed.

**2.6. FRA Intermediate Point (I).**

A published Significant Point or unpublished point, defined by geographical coordinates or by bearing and distance via which FRA operations are allowed.

**2.7. Significant Point.**

A specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigational and ATS purposes.

**Note.** – There are three categories of significant points: ground-based navigation aid, intersection and waypoint. In the context of this definition, intersection is a significant point expressed as radials, bearings and/or distances from ground based navigation aids.

All Significant Points, FRA relevance and usage prerequisites of them are published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

**2.8. FRA Connecting Route.**

One or more segment(s) connecting SID end point (or other departure procedure) with FRA Departure Connecting Point, or FRA Arrival Connecting Point with STAR start point (or other arrival procedure).

**3. Flight Procedures.****3.1. General.**

**3.1.1.** Within four individual FRA areas, AOs may plan user-preferred trajectories by means of DCT between FRA Significant Points or via the existing ATS Route Network or a combination of both.

**3.1.2.** Intermediate unpublished points, defined by geographical coordinates or by bearing and distance, are not allowed for a flight route planning.

**3.1.3.** Within four individual FRA areas there are no limitations for the maximum DCT distance and number of FRA Significant Points inserted in the FPL.

**3.1.4.** Planning DCT segments closer than 5NM to FRA border is not allowed except those, published in RAD.

**3.1.5.** Depending on the distribution of major air traffic flows and existing ATS Route Network, FRA relevance of the Significant Points are identified as:

- FRA Horizontal Entry Points (E);
- FRA Horizontal Exit Points (X);
- FRA Intermediate Points (I);
- FRA Arrival Connecting Points (A);
- FRA Departure Connecting Points (D).

**1.2. Період доступності FRAU:**

- FRA Lviv – H24;  
- FRA Kyiv, FRA Dnipro та FRA Odesa – 20:00 - 05:00 (21:00 - 04:00) UTC, (може бути змінений шляхом видання NOTAM з метою вирішення певних операційних потреб).

**2. Словник термінів.****2.1. Повітряний простір вільних маршрутів (FRA).**

Визначений повітряний простір, у межах якого експлуатанти ACFT можуть вільно планувати польоти між визначеною точкою входу та визначеною точкою виходу, з можливістю використання проміжних точок (опублікованих або неопублікованих), без посилання до мережі маршрутів ATS, з урахуванням доступності повітряного простору. Польоти ACFT у цьому повітряному просторі підлягають диспетчерському обслуговуванню.

**2.2. Точка прибуття FRA (A).**

Опублікована основна точка, до якої дозволяються процедури FRA для ACFT, що прибувають на відповідні аеродроми.

**2.3. Точка вильоту FRA (D).**

Опублікована основна точка, від якої дозволяються процедури FRA для ACFT, що вилітають з відповідних аеродромів.

**2.4. Точка входу FRA (E).**

Опублікована основна точка, що знаходиться на горизонтальній межі повітряного простору вільних маршрутів, від якої дозволяються процедури FRA.

**2.5. Точка виходу FRA (X).**

Опублікована основна точка, що знаходиться на горизонтальній межі повітряного простору вільних маршрутів, до якої дозволяються процедури FRA.

**2.6. Проміжна точка FRA (I).**

Опублікована основна точка або неопублікована точка, визначена географічними координатами або пеленгом та відстанню, через яку дозволяються процедури FRA.

**2.7. Основна точка.**

Встановлене географічне місце, яке використовується для визначення маршрутів ATS або траєкторії польоту ACFT та для інших потреб навігації і ATS.

**Примітка.** – Існують три категорії основних точок: наземний навігаційний засіб, перетинання та точка шляху. У контексті цього визначення, перетинання – це основна точка, що виражена у радіалах, пеленгах та/або відстані від наземного навігаційного засобу.

Всі основні точки, їх приналежність до FRA та умови їх використання, знаходяться у розділах ENR 4.1 та ENR 4.4.

**2.8. Перехідний маршрут FRA.**

Один або більше сегментів, що з'єднує останню точку SID (або іншої процедури вильоту) з точкою вильоту FRA (D), або точку прибуття FRA (A) з початковою точкою STAR (або іншої процедури прибуття).

**3. Процедури польотів.****3.1. Загальне положення.**

**3.1.1.** У межах чотирьох окремих районів FRA, експлуатанти можуть планувати відповідні траєкторії польотів, використовуючи код DCT для ділянок між основними точками FRA або існуючу мережу маршрутів ATS, або обидва варіанти одночасно.

**3.1.2.** Використання неопублікованих проміжних точок, визначених координатами або за допомогою пеленгу та відстані, НЕ ДОЗВОЛЯЄТЬСЯ при плануванні польоту.

**3.1.3.** У межах чотирьох окремих районів FRA немає обмежень щодо довжини сегментів DCT, а також кількості основних точок FRA, що використовуються в FPL.

**3.1.4.** Планування ділянок DCT ближче ніж 5 морських миль до межі району FRA не дозволяється, окрім тих, що опубліковані у RAD.

**3.1.5.** В залежності від розподілу основних потоків повітряного руху та існуючої мережі маршрутів ATS, основні точки стосовно FRA визначаються як:

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

3.1.6. During the flight route planning, AOs may use appropriate FRA Significant Points in order to optimize the flight profile, for arrival/departure to/from aerodrome, airspace restrictions and reservations bypassing.

3.1.7. In the event of major disruptions of ATS and/or related supporting services, FRA operations of Ukraine will be suspended by NOTAM and the existed ATS route network will be applied.

3.2. Overflying traffic.

3.2.1. Overflying flights within FRAU with a cruising level above FL275 may be planned between FRA Horizontal Entry and Exit Points or via one or more FRA Intermediate Points.

The fixed ATS Route Network remains available for flight planning during FRAU operating hours.

3.2.2. Overflying traffic with a planned vertical transition to/from FRA area due to change of cruising level:

a) for the portion of their flight below the lower limit of FRA shall be planned along the fixed ATS Route Network published in ENR 3.1 and 3.2;

b) for the portion of flight above the lower limit of FRA may be planned either in accordance with FRA procedures (item 3.2.1.), or along the fixed ATS Route Network, published in ENR 3.1 and ENR 3.2.

Vertical transition between FRA area and fixed ATS Route Network shall be planned via any FRA Significant Point.

3.3. Access to/from Terminal Areas.

3.3.1. Flights arriving at or departing from aerodromes of Ukraine are eligible for FRA operations, as well as along the fixed ATS Route Network.

3.3.2. Arriving flights from FRAU to any aerodrome of Ukraine may be planned DCT from FRA Horizontal Entry Point to FRA Arrival Connecting Point using FRA Intermediate Points (if necessary). The portion of flight after FRA Arrival Connecting Point shall be planned along the mandatory FRA Arrival Connecting Routes.

No FRA Arrival Connecting Routes are specified in cases, when FRA Arrival Connecting Point coincides with STAR start point (or other arrival procedure).

3.3.5. FRA Arrival Connecting Routes are described in the following table and provided on charts related to appropriate aerodromes.

3.1.6. При плануванні маршруту польоту, експлуатанти АСFT можуть використовувати відповідні основні точки FRA з метою оптимізації профілю польоту, для прильоту/вильоту на/з аеродром(у), обходу обмежень і резервувань повітряного простору.

3.1.7. У випадку значних збоїв щодо надання ATS та/або інших пов'язаних з ATS послуг, операції FRA будуть призупинені шляхом видання NOTAM. У цьому випадку польоти АСFT будуть виконуватися за встановленою мережею маршрутів ATS.

3.2. Транзитні польоти.

3.2.1. Транзитні польоти в межах FRAU з крейсерським ешелонем польоту вище FL275 можуть плануватися між точками входу та виходу FRA або через одну або більше проміжних точок FRA.

Встановлена мережа маршрутів ATS залишається доступною для планування у період доступності FRAU.

3.2.2. Транзитні польоти із запланованим переходом до/з районів FRA із зміною крейсерських ешелонів:

а) для частини польоту нижче нижньої межі FRA повинні плануватися за встановленою мережею маршрутів ATS, опублікованою у розділах ENR 3.1 та 3.2;

б) для частини польоту вище нижньої межі FRA можуть плануватися або відповідно до процедур FRA (пункт 3.2.1.), або за встановленою мережею маршрутів ATS, опублікованою в ENR 3.1 і ENR 3.2.

Перехід у вертикальній площині між районом FRA та встановленою мережею маршрутів ATS повинен плануватися через будь яку основну точку FRA.

3.3. Вхід/вихід в/із TMA.

3.3.1. Польоти АСFT, які прибувають або вилітають в/з аеродромів України можуть виконуватися як за процедурами FRA, так і за встановленою мережею маршрутів ATS.

3.3.2. Польоти АСFT, які прибувають з FRAU на будь-який аеродром України можуть плануватися за DCT від точки входу FRA до точки прибуття FRA з використанням проміжних точок FRA (за необхідності). Частина польоту після точки прибуття FRA повинна плануватися за обов'язковими перехідними маршрутами FRA для прибуття. У випадках, коли точка прибуття FRA співпадає з початковою точкою STAR (або іншої процедури прибуття), перехідні маршрути FRA для прибуття не встановлюються.

3.3.5. Перехідні маршрути FRA для прибуття наведені нижче в таблиці та описані на картах відповідних аеродромів.

FRA Arrival Connecting Routes /Перехідні маршрути FRA для прибуття

Aerodrome	STAR start point	FRA Connecting Routes
UKBB	GOTAP	LULAP A137 GOTAP
	VEBIX	PEKIT A83 VEBIX
		NIKIG W624 VEBIX
	KONIP	LUKOL T515 SOVOK B246 KONIP
		MIMKO T219 KONIP
	SULUM	GAMLA N180 SULUM
SLV	BUDUK M986 SLV	
	LAPVA M70 SLV	

3.3.4. Departing flights to FRAU from any aerodrome of Ukraine may be planned DCT from FRA Departure Connecting Point to FRA Horizontal Exit Point using FRA Intermediate Points (if necessary). The portion of flight before FRA Departure Connecting Point shall be planned along the mandatory FRA Departure Connecting Routes.

No FRA Departure Connecting Routes are specified in cases, when FRA Departure Connecting Point coincides with SID end point (or other departure procedure).

3.3.5. FRA Departure Connecting Routes are described in the following table and provided on charts related to appropriate aerodromes.

3.3.4. Польоти АСFT, які вилітають в FRAU з будь-якого аеродрому України можуть плануватися за DCT від точки вильоту FRA до точки виходу FRA з використанням проміжних точок FRA (за необхідності). Частина польоту до точки вильоту FRA повинна плануватися за обов'язковими перехідними маршрутами FRA для вильоту.

У випадках, коли точка вильоту FRA співпадає з останньою точкою SID (або іншої процедури вильоту), перехідні маршрути FRA для вильоту не встановлюються.

3.3.5. Перехідні маршрути FRA для вильоту наведені нижче в таблиці та описані на картах відповідних аеродромів.

FRA Departure Connecting Routes / Перехідні маршрути FRA для вильоту			
Aerodrome	SID end point	FRA Connecting Routes	
UKBB	TUVOG	TUVOG M856 KUVAL	
	BO	BO B246 ARPOD	
	KUROС	KUROС	KUROС M986 IRBOL
			KUROС N180 ELNIK
	GOTAP	GOTAP A137 LULAP	
	PI	PI L33 DEMER M70 NIKIG	
	TABAV	TABAV M850 MIMKO	
	SULUM	SULUM	SULUM M856 RUBOS
			SULUM W641 LABOD
	VESEL	VESEL M141 SITBA	
KR	KR	KR P27 LAPVA	
		KR T731 OKROT	

3.4. Cross-Border Applications.

3.4.1. Cross-border DCTs between FRAU and neighbouring FIR/UIR outside of FRA Horizontal Entry/Exit Points are not allowed.

3.4.2. Cross-border DCTs between individual FRA areas outside of FRA Horizontal Entry/Exit points are not allowed.

3.5. Airspace Restriction and Reservation.

3.5.1. AOs shall plan their flights avoiding active TSA/TRA or P, R, D areas and associated FBZ using FRA Intermediate Points.

3.5.2. At tactical level in some cases flight crossing the activated TRA could be allowed in accordance with procedures published in item 4.3.8. ENR 1.9.7.

3.5.3. In case of urgent set/activation of airspace restrictions/reservations it is expected that the maximum route length extension of GAT flights from planned route will not exceed 15 NM.

3.6. ATS Route Network in FRAU operating hours.

3.6.1. The fixed ATS Route Network remains available during FRAU operating hours for flight planning for those flights, which are not eligible or do not intend to flight plan direct routes or for emergency cases.

3.7. Flight Level Orientation Scheme.

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 published in ENR 1.7 and the information provided in the column "Remarks/Usage" of ENR 4.4 and in the column "Remarks" of ENR 4.1. The direction of cruising levels (EVEN or ODD) shall be chosen depending on the direction of flight level required over the FRA Horizontal Entry/Exit points as described in the following table:

3.4. Перетин кордонів.

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

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

3.5. Обмеження і резервування повітряного простору.

3.5.1. Експлуатанти повинні планувати польоти в обхід активованих TSA/TRA або P, R, D зон з урахуванням FBZ, використовуючи проміжні точки FRA.

3.5.2. На тактичному рівні у деяких випадках перетинання активованої TRA може бути дозволено відповідно до процедур, опублікованих в пункті 4.3.8 розділу ENR 1.9.7.

3.5.3. У випадку термінового встановлення/активації обмежень/резервувань повітряного простору, очікується, що максимальне збільшення довжини маршруту польоту АСFT GAT від запланованого, не перевищить 15 NM.

3.6. Мережа маршрутів ATS у період доступності FRAU.

3.6.1. Встановлена мережа маршрутів ATS залишається доступною для планування у період доступності FRAU для тих польотів, які не можуть або не мають наміру планувати прямі маршрути або на випадок надзвичайних ситуацій.

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 ешелони польоту згідно з інформацією опублікованою в ENR 1.7 та наведеною у колонці "Remarks/Usage" ENR 4.4 та "Remarks" ENR 4.1. Напрямок ешелону польоту (ПАРНИЙ чи НЕПАРНИЙ) повинен бути обраний відповідно до необхідного напрямку над точками входу/виходу FRA, як описано в таблиці:

Direction of Cruising levels within FRA		
Direction of cruising levels within FRA	FLs over FRA Horizontal Entry Point	FLs over FRA Horizontal Exit Point
EVEN	EVEN	EVEN FLs for all DCT segments
ODD	ODD	ODD FLs for all DCT segments
EVEN	ODD	EVEN FLs from FRA Horizontal Entry Point to any FRA Intermediate Point, then ODD FLs until FRA Horizontal Exit Point
ODD	EVEN	ODD FLs from FRA Horizontal Entry Point to any FRA Intermediate Point, then EVEN FLs until FRA Horizontal Exit Point

Note: ODD is the direction of IFR cruising levels within magnetic track margin of 000° to 179° while EVEN is the direction of IFR cruising levels within magnetic track margin of 180° to 359° as described in the «Table 1 Cruising Levels» in ENR 1.7.

Примітка: НЕПАРНИЙ є напрямком крейсерських ешелонів за IFR з магнітним шляховим кутом в межах від 000° до 179°, тоді як ПАРНИЙ є напрямком для IFR на крейсерських ешелонах з магнітним шляховим кутом в межах від 180° до 359°, як описано у «Таблиці 1 Крейсерські Ешелони» розділу ENR 1.7.

3.7.3. All FRAU restrictions and exceptions, if any, are published via RAD (See ENR 1.10, item 1.2).

3.8. FRAU time restriction compliance.

3.8.1. AOs shall take into consideration the FRAU operating hours for flight planning on FRA procedures. If AO is flight planning in FRAU operating hours partially, the flight path on fixed ATS Route Network for the time period beyond the FRAU operating hours shall be indicated in FPL.

3.8.2. In some cases, due to ACFT delay on departure or en-route for various reasons, time of entry/exit to/from FRAU will not match with planned time. For these cases, the transitional period of 30 min is set during off-time FRAU availability, within which FRA operations may be carried out, but not be planned.

3.9. Every FPL that doesn't comply with Flight Procedures requirements will be rejected by IFPS.

3.7.3. Усі обмеження та винятки стосовно FRAU, у разі наявності, публікуються у RAD (Дивись ENR 1.10, п. 1.2).

3.8. Дотримання обмежень по часу доступності FRAU.

3.8.1. Експлуатанти АСФТ при плануванні польоту за процедурами FRA повинні враховувати час доступності FRAU. У разі планування експлуатантом виконання польоту частково поза часом доступності FRAU, в FPL вказується маршрут польоту за встановленою мережею маршрутів ATS для періоду часу поза доступністю FRAU.

3.8.2. В окремих випадках, з причини затримки АСФТ 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 періодом часу доступності FRAU, протягом якого польоти за процедурами FRA можуть бути виконані, але не можуть бути заплановані.

3.9. Кожен FPL, який не відповідає вимогам процедур польотів, буде відхилено IFPS.