

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) / ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (IFR)**ENR 1.3.1 General / Общие положения**

1. Flights operating as general air traffic (GAT) within horizontal limits FIR/UIR L'viv, Simferopol', Odesa, Kyiv, Kharkiv at or above FL290 where EUR RVSM airspace of 300 m (1000 ft) is applied shall conduct its flight according to instrument flight rules.

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 meters (10000 feet) 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;

-flight plan (FPL) shall be submitted to the appropriate ATS units;

-appropriate navigation equipment for IFR flight is required;

-only IFR flights can be operated within Class G airspace above 5950 m (FL 195).

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

4. Flight level can be changed only under instruction or by clearance of an ATC unit, exception is dangerous situation when pilot-in-command can change flight level on his own with immediate report to the appropriate ATC 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 ATC 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 ATC 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 (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

b) elsewhere than as specified in a), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

Note: The estimated position of the aircraft 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 aircraft.

9. An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall, if a flight plan was submitted, notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate there to the changes to be made to its current flight plan.

10. When an aircraft operating under the instrument flight rules 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. Полёты, выполняемые как общее воздушное движение (GAT) в пределах горизонтальных границ FIR/UIR Львов, Симферополь, Одесса, Киев, Харьков на эшелонах 290 и выше (см. ENR 2.1.), должны выполняться в соответствии с Правилами полётов по приборам.

2. Полеты по ППП выполняются в пределах воздушного пространства ОВД классов C, D и G при соблюдении таких условий:

-при полетах ниже 3050 метров (10000 футов) над средним уровнем моря (в части воздушного пространства класса D) вводятся ограничения приборной скорости не более чем 465 км/час;

-наличия постоянной двухсторонней радиотелефонной связи с соответствующим органом ОВД при полетах в воздушном пространстве классов C, D и G;

-наличия работающего приемопередатчика SSR режима A/C при полетах в воздушном пространстве классов C и D;

-подачи плана полета (FPL) соответствующим органам ОВД;

-наличия соответствующего навигационного оборудования воздушного судна, необходимого для выполнения полета по ППП; при полетах в воздушном пространстве класса G - выше эшелона полета 5950 метров (FL 195).

3. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и горизонтального эшелонирования с соблюдением заданных режимов полета и по установленным маршрутам ОВД.

4. Изменение эшелона (высоты) полета осуществляется с разрешения органа ОВД за исключением случаев создания угрозы безопасности полетов (опасные метеорологические условия, отказ оборудования и т.п.), где командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон полета с немедленным докладом об этом соответствующему органу ОВД.

5. В этом случае командир воздушного судна обязан, до изменения эшелона полёта, отвернуть воздушное судно вправо на 30° от оси воздушной трассы и, пролетев 20 км, возобновить прежний курс с одновременным изменением высоты на выбранный эшелон полёта и доложить об этом соответствующему органу ОВД. В экстренных случаях снижение выполняется сразу после отворота вправо на 30°.

6. Заняв новый безопасный эшелон, командир воздушного судна, после получения разрешения от органа ОВД, снова входит на воздушную трассу.

7. При выполнении полета по ППП экипаж обязан постоянно наблюдать за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортового радиотехнического оснащения.

8. За исключением случаев выполнения взлетов и посадок, полеты по ППП выполняются на уровнях полета не ниже минимальной абсолютной высоты полета или, если такая минимальная абсолютная высота полета не установлена:

a) в холмистой или горной местности на уровне, превышающем не менее 600 м (2000 футов) самое высокое препятствие, расположенное в пределах 8 км от расчетного местонахождения воздушного судна;

б) в любых иных случаях - на уровне, превышающем не менее 300 м (1000 футов) самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местонахождения воздушного судна.

Примечание. При определении расчетного местонахождения воздушного судна берется во внимание навигационная точность, которая может быть достигнута на данном сегменте маршрута с учетом имеющегося наземного и бортового навигационного оборудования.

9. Командир воздушного судна, который решил перейти от полета по ППП к полету по ПВП, сообщает соответствующему органу диспетчерского обслуживания о прекращении полета по ППП и об изменениях, которые вносятся в текущий план полета.

10. В тех случаях, когда воздушное судно, выполняющее полет по ППП, находится в визуальных метеорологических условиях, или встречается с такими условиями, оно не прекращает полет по ППП, если не предусматривается, что в течение достаточного промежутка времени полет будет выполняться в устойчивых визуальных метеорологических условиях, и командир воздушного судна не намерен выполнять полет по ПВП.

11. IFR horizontal flights within Class G airspace, if it is established above 5950 m (FL195), shall be flown in conformity with flight track at cruising levels (flight level) selected from the Table of cruising levels given in Annex 2 ICAO.

12. For IFR flights within Class G airspace, if it is established above 5950 m (FL195), a crew establishes continuous watch frequency listening on the communication channel, of the appropriate ATS unit providing flight information service.

13. 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 aircraft 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 an aircraft which are necessary for flight within controlled airspace;

- decision making for take off or landing under actual meteorological conditions, condition of a runway 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.

14. In case of IFR flights the appropriate ATC 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 aircraft which are provided with air traffic control service or which filled their flight plans or they are known or believed to be the subject of unlawful interference;

- validity of clearances and information given to aircraft.

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

ENR 1.3.2 En-route control flights. / Контролируемый полёт по маршруту

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

2. Unless otherwise authorised or directed by the appropriate air traffic control 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 aircraft 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 aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the change-over point, where established.

11. Горизонтальный полет по ППП в воздушном пространстве класса G, если он установлен выше эшелона полета 5950 метров (FL 195), выполняется в соответствии с линии пути на крейсерском уровне (эшелоне) согласно с таблицей крейсерских уровней указанных в Annex 2 ICAO.

12. При полетах по ППП в воздушном пространстве класса G, если он установлен выше эшелона полета 5950 метров (FL 195), со стороны экипажа воздушного судна осуществляется постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа диспетчерского обслуживания, обеспечивающего полетно-информационное обслуживание.

13. При выполнении полета по ППП командир воздушного судна несет ответственность за:

-выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета;

-точность и своевременность предоставления информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоту и условия полета;

-точное и своевременное выполнение диспетчерских разрешений при полетах в воздушном пространстве классов C и D;

-своевременное предоставление FPL органам ОВД;

-наличие соответствующего навигационного и другого оснащения ВС, необходимого для выполнения полета в контролируемом воздушном пространстве;

-принятое решение о выполнении взлета или посадки при фактических метеоусловиях, состоянии взлетно-посадочной полосы и иных известных ему факторах, которые влияют на безопасность полетов;

-учет температурной и барометрической поправок в соответствии с разделом 3 части 6 тома 1 документа Doc 8168 ICAO.

14. При полетах по ППП соответствующие органы ОВД несут ответственность за:

-правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета при полетах в воздушном пространстве классов C и D;

-обеспечение установленных интервалов эшелонирования при полетах воздушных судов в воздушном пространстве класса C;

-обеспечение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами, которые выполняют полет по ППП, и воздушными судами, которые выполняют полет по ПВП в воздушном пространстве класса D;

-обеспечение полетно-информационного обслуживания;

-обеспечение аварийного обслуживания воздушных судов, которые обеспечиваются диспетчерским обслуживанием или которые предоставили план полета, или о которых известно или предусматривается, что они являются объектом незаконного вмешательства;

- обоснованность разрешений и информации переданной на воздушное судно.

15. Методика расчета минимальных абсолютных высот для всех этапов полета разрабатывается в соответствии с критериями документа Doc 8168 ICAO

1. Контролируемый полёт по маршруту выполняется в соответствии с утверждённым планом полёта. Отклонение от плана полёта допускается только с разрешения соответствующего органа ОВД.

2. При отсутствии других диспетчерских разрешений от соответствующего органа ОВД контролируемые полеты, по мере возможности, выполняются:

а) на установленных маршрутах ОВД по определенной осевой линии этого маршрута; или

б) на любом другом маршруте непосредственно между аэронавигационными средствами и (или) точками, которые определяют этот маршрут.

3. С учетом приоритетных требований, изложенных в п. 2.2. воздушное судно, выполняющее полет по участку маршрута ОВД, обусловленным всенаправленным ОВЧ-радиомаяком, переключается для получения основной навигационной информации с аэронавигационного оборудования, находящегося позади воздушного судна, на аэронавигационное оборудование, находящееся перед ним, в точке переключения, если она установлена или как можно ближе к ней.

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

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.

5. Deviation from the requirements in item 2. shall be notified to the appropriate air traffic services unit

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

-Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft 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 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, 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 air traffic services unit.

7. Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

Change of cruising level - aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries;

Change of route:

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

Destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan 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 flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

-request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC 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 instrument flight rules.

4. За исключением случаев, когда в ходе контролируемого полета имеют место неумышленные отклонения от текущего плана полета или ухудшение погодных условий ниже минимума ВМУ, командир воздушного судна придерживается текущего плана полета или соответствующей части текущего плана полета, представленного для выполнения контролируемого полета, если не было сделано запроса относительно его изменения и не было получено разрешения на это от соответствующего органа ОВД, или если не произошла из ряда вон выходящая ситуация, которая требует немедленных действий со стороны экипажа воздушного судна.

В этом случае, как только позволят обстоятельства, экипаж, после принятия на себя чрезвычайных полномочий, извещает соответствующий орган ОВД о начале действий и о том, что эти действия были начаты в соответствии с чрезвычайными полномочиями.

5. Об отклонении от соблюдения требований, изложенных в п. 2.2., экипаж воздушного судна сообщает соответствующему органу ОВД.

6. Если в ходе контролируемого полета имеют место неумышленные отклонения от текущего плана полета, командир воздушного судна начинает такие действия:

-если воздушное судно отклонилось от линии пути, начинаются действия для корректировки курса воздушного судна с целью как можно более быстрого возвращения на линию заданного пути;

-если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или можно ожидать, что оно изменится на величину плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом предоставляется соответствующему органу ОВД;

-если окажется, что расчет времени пролета следующего запланированного контрольного пункта, границы района полетной информации или расчетное время прибытия на аэродром назначения (в зависимости от того, что окажется первым) отличается от фактического времени более чем на 3 мин., соответствующий орган ОВД как можно быстрее информируется о пересмотренном расчетном времени.

7. В запросы относительно изменения плана полета включается указанная ниже информация:

-при изменении крейсерского уровня - опознавательный индекс воздушного судна, новый крейсерский уровень и крейсерская скорость, запрашиваемая на этом уровне и (в случае необходимости) пересмотренный расчет времени следующего пересечения границ районов полетной информации;

При изменении маршрута:

если аэродром назначения не изменяется - опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнение полета, описание нового маршрута полета, в том числе данные, включаемые в план полета, начиная с места, где должны начинаться запрошенные изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени; любая иная соответствующая информация.

если аэродром назначения изменен - опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнение полета, описание пересмотренного маршрута относительно пересмотренного аэродрома назначения, в том числе данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, где должны начинаться запрошенные изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени, запасные аэродромы, любая иная соответствующая информация.

8. Когда становится очевидным, что полет, выполняемый по ВМУ в соответствии с текущим планом полета, не может быть выполнен, командир воздушного судна, выполняющего полет по ПВП как контролируемый полет:

- запрашивает соответствующий орган ОВД об изменении разрешения, что дает возможность воздушному судну продлевать полет по ВМУ до пункта назначения или до запасного аэродрома, или оставить воздушное пространство, в границах которого требуется диспетчерское разрешение; или

- если не может быть получено разрешение в соответствии с подпунктом а), воздушное судно продолжает полет по ВМУ и извещает соответствующий орган ОВД о принятом решении: либо покинуть соответствующее воздушное пространство, либо выполнить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме; или

- запрашивает разрешение на выполнение полета в соответствии с правилами полета по приборам.

ENR 1.3.3 Position reports / Сообщение о местонахождении

1. Unless exempted by the appropriate ATS unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services 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 air traffic services 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 air traffic services 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.

4. RNAV shall be applicable within Kharkiv, Kyiv, L'viv, Odesa and Simferopol' FIRs 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.

1. Командир воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, сообщает соответствующему органу ОВД о времени и высоте пролета каждого из установленных обязательных контрольных пунктов вместе с предоставлением другой необходимой информации, если диспетчерским разрешением не предусмотрено иных условий. Сообщения о местонахождении воздушного судна также передаются при пролете дополнительных контрольных пунктов по запросу соответствующего органа ОВД. При отсутствии установленных контрольных пунктов сообщения о местонахождении передаются командиром воздушного судна через определенные промежутки времени, установленные соответствующим органом ОВД.

2. Экипажи воздушных судов, выполняющие контролируемые полеты, предоставляют информацию о местонахождении органу ОВД по линии передачи данных только по запросу соответствующего органа ОВД.

3. При контроле воздушного движения органами ОВД по данным SSR, экипажи воздушных судов, выполняющие контролируемые полеты, предоставляют речевые сообщения о местонахождении органа ОВД только по запросу.

4. Зональная навигация используется в границах FIR Киева, Львова, Одессы, Симферополя и Харькова на определенных маршрутах RNAV. В случае, когда воздушным судном не может быть выдержана необходимая точность полета методом RNAV, следует немедленно сообщить соответствующему органу ОВД.

ENR 1.3.4 Determination of the transition level and minimum cruising level / Правила установки эшелона перехода и нижнего эшелона полета

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 АВП | QNH | | | | | |
|-----------|--|--|--|--|---|--|
| | From 942, 2 to 959, 4 От 942,2 до 959,4 | From 959, 5 to 977, 1 От 959,5 до 977,1 | From 977, 2 to 995, 0 От 977,2 до 995,0 | From 995, 1 to 1 013, 2 От 995,1 до 1 013,2 | From 1 013, 3 to 1 031, 6 От 1 013, 3 до 1 031,6 | From 1 031, 7 to 1 050, 3 От 1 031, 7 до 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.

АВП - абсолютная высота перехода в метрах.

Значение эшелона перехода включает переходной слой в 300 м и между АВП и эшелоном перехода.

ENR 1.3.5 Communications / Связь

1. An aircraft 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 air traffic control 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 aircraft shall comply with the communication failure procedures describe in ENR 1.6.

1. Экипаж воздушного судна, выполняющий контролируемый полет, постоянно осуществляет прослушивания соответствующего канала речевой связи "воздух-земля" соответствующего органа ОВД и при необходимости устанавливает с ним двухстороннюю радиосвязь.

2. Для выполнения требования о непрерывном прослушивании речевого обмена "воздух-земля" может быть использована система селективного вызова SELCAL или аналогичные автоматические сигнальные средства.

3. В случае отказа радиосвязи при выполнении полетов экипажи воздушных судов и органы ОВД действуют как описано в разделе ENR 1.6.