

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES / ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЁТА В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ, ПРИЛЁТА И ВЫЛЕТА**ENR 1.5.1 General / Общие положения**

1. To regulate the approach sequence or approach-to-land sequence, holding areas are established, as a rule, over the radio navigation fix of an aerodrome (terminal area) or over fixes along the approach procedure pattern.
2. The holding, approach and departure flight procedures in use within Ukraine are basically similar to those contained in Doc 8168 ICAO
3. Manoeuvres of aircraft within the holding area or flight along approach corridors shall be carried out in accordance with patterns established in STAR, SID contained in AIP of Ukraine AD2.
4. Pilot in command may change flight level in holding areas only under instruction or by clearance of an ATC unit.
5. Pilot in command performed his flight in holding areas within ATC clearances received, exception is dangerous situation when pilot in command can change flight level on his own with immediate report to the appropriate ATC unit.
6. Due to limited airspace available in terminal area, it is important that circling and holding procedures are carried out as strictly as possible. Pilots are requested to inform ATS unit for any reason the approach or holding cannot be performed as required.

ENR 1.5.2 Arriving flights / Прибывающие воздушные суда.

1. As a rule, at control airdromes of Ukraine standard arrival routes (STAR) are established which published in part AD AIP of Ukraine.
2. Standardised procedures (STAR) for arriving aircraft issued by appropriate ACC or APP unit correspondingly.
3. If no any changes in issued ATC clearances to follow the appropriate STAR or in case of radio communication failure, aircraft continue approach from initial approach fix (IAF) in accordance with establish procedure.
4. Changes in conditions to follow the appropriate STAR envisage changes in type of air traffic service, e.g. providing radar vectoring by appropriate ATS unit or continuation flight in accordance with visual flight rules (VFR).

ENR 1.5.3 Instrument approach. / Заход на посадку по приборам

1. Arriving aircraft may be required to report when leaving or passing a significant point or navigation aid, or when starting procedure turn or base turn, or to provide other information required by appropriate ATS unit, to expedite arriving aircraft.
2. The flight crew shall read back to the appropriate ATS unit safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voce. The following items shall always be read back:
 - ATC route clearances;
 - clearances and instructions to enter, land on, take off on, hold short of, cross taxi and backtrack on any runway; and
 - runway-in-use; altimeter setting; SSR codes; level instruction; heading and speed instructions; and whether issued by controller or contained in automatic terminal information service (ATIS) broadcasts, transition level.
3. Other clearances or instructions, which not describe in item 2. shall read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.
4. Pilot in command is fully responsible for the decision taken regarding of possibilities of carrying out approach, landing at airdrome of destination and missed approach procedure.

1. Для формирования очереди воздушных судов подхода к аэродрому или захода на посадку в контролируемом воздушном пространстве (диспетчерской зоне, диспетчерском районе) устанавливаются зоны ожидания.
2. Процедуры выполнения полётов в зоне ожидания, прилёта и вылета которые применяются в Украине в основном соответствуют процедурам описанных в Doc 8168 ICAO
3. Маневрирование воздушного судна в зоне ожидания или полёт вдоль воздушного коридора должен выполняться в соответствии с установленными SID, STAR, которые описаны в разделе AD 2 AIP-Ukraine.
4. Командиру воздушного судна разрешается изменять эшелона полёта в зоне ожидания только с разрешения соответствующего органа ОВД.
5. Экипажи воздушных судов действуют в рамках предоставленного диспетчерского разрешения за исключением случаев, когда при угрозе безопасности полетов командир воздушного судна может отступить от плана полета и диспетчерского разрешения с немедленным докладом о своих действиях органу ОВД.
6. Ввиду наличия ограниченного воздушного пространства терминальной зоны, важно чтобы процедуры полёта в зоне ожидания выполнялись настолько точно, насколько это возможно. Экипажи воздушных судов должны информировать соответствующий орган ОВД, если по какой либо причине не может быть выполнен установленный подход на и/или полет в зоне ожидания.

1. Как правило, на контролируемых аэродромах Украины для выполнения захода на посадку устанавливаются стандартные маршруты прибытия по приборам (STAR), которые опубликованы в разделе AD AIP Украины.
2. Стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR) задается экипажу воздушного судна диспетчером районного диспетчерского центра или диспетчерского органа подхода соответственно.
3. При отсутствии каких либо изменений в диспетчерском разрешении на выполнение полета по STAR, а также в случае потери радиосвязи экипаж воздушного судна продолжает заход на посадку с начальной точки захода на посадку (IAF) в соответствии с установленной процедурой.
4. Изменение условий, установленных для стандартного маршрута прибытия, предусматривает изменение вида обслуживания воздушного движения, например, выполнение соответствующим органом ОВД радиолокационного наведения, продолжение полета по правилам визуальных полетов.

1. Соответствующий орган ОВД может требовать от воздушного судна, которое находится на этапе захода на посадку, доклады о прохождении основных точек или навигационных средств, начало выполнения процедуры захода на посадку, или другой информации необходимой соответствующему органу ОВД для ускорения движения прибывающих воздушных судов.
2. Экипаж воздушного судна повторяет соответствующему органу ОВД части разрешений и указаний для обеспечения безопасности полетов, которые передаются с помощью радиосвязи. Всегда повторяются:
 - диспетчерские разрешения на полет по маршруту;
 - разрешения и указания по рулению, посадке, взлету, ожидания возле ВПП и пересечение ВПП;
 - рабочая ВПП; установка шкалы барометрического высотомера; коды ВОРЛ; указания о уровне полета, курса и скорости; эшелон перехода, который передается соответствующим органом ОВД или указан в сообщениях ATIS.
3. Разрешения или указания не предусмотренные пунктом 3.2. повторяются экипажем воздушного судна или подтверждаются таким образом, чтобы не возникало сомнения в их понимании и возможности их выполнения.
4. Командир воздушного судна несет ответственность за принятие решения о возможности выполнения захода на посадку, посадку или выполнения повторного захода на посадку.

ENR 1.5.4 Departing flights / Вылетающие воздушные суда

1. Standard instrument departure routes (SID) established for each RWY from which IFR flights are performed. Standard clearances for departing aircraft is instruction for pilot in command to follow all prescribed procedures for this route, except when appropriate ATS unit make special instructions.

2. Aerodrome ATS unit issue the appropriate standard clearance to departing aircraft within departure clearance.

3. Clearance limit for standard clearance normally is destination aerodrome.

4. Engines start-up taxiing and towing shall be effected by the pilot in command only after reception of the appropriate clearance from aerodrome ATS unit.

5. Taxiing on the aerodrome manoeuvring area shall be effected in accordance with published taxi procedures or as instructed by aerodrome ATS unit. Pilot in command is responsible for complying the procedures established for the specific category of aircraft.

6. While taxiing, the pilot in command shall observe the space in front of him and take measures to avoid collision with aircraft and other obstacles. The pilot in command may not enter or cross any runway without the clearance from aerodrome ATS unit.

7. The pilot in command shall make the take-off within one minute after the from aerodrome ATS unit clearance. If the take-off has not be made within that time, it is necessary to request a new clearance.

8. The pilot in command is fully responsible for the decision taken regarding of speed of taxiing.

9. After pre-flight preparation and receiving of ATC clearance the pilot in command is fully responsible for the decision taken regarding of possibilities of carrying out take-off, enroute flight and landing.

ENR 1.5.5 Special procedures for control areas / Специальные процедуры, применяемые в диспетчерском районе (CTR)

The inbound, transit and outbound routes shown on charts may be changed at ATC discretion.

If necessary, in case of congestion, inbound aircraft may be instructed to fly on specific course or in holding area.

ENR 1.5.6 Communication failure / Отказ связи

In case of two-way communication failure, the crew shall act in accordance with procedures established in section ENR 1.6.

1. Стандартный маршрут вылета по ППП (SID) устанавливается для каждой ВПП, с которой выполняются полёты по ППП. Разрешение на вылет по стандартному маршруту, выданный соответствующим органом ОВД, является указанием на выполнение всех условий, которые приведены в описание этого маршрута, кроме тех, относительно которых диспетчер ОВД дал особые указания.

2. Условия выполнения полёта по стандартному маршруту вылета по ППП (SID) выдаются экипажу воздушного судна диспетчером аэродромного диспетчерского органа в диспетчерском разрешении на вылет.

3. Границей действия такого разрешения обычно является аэродром назначения.

4. Передвижение (буксировка, запуск двигателя) воздушного судна по аэродрому производится с разрешения диспетчера аэродромного диспетчерского органа.

5. Передвижение воздушного судна по аэродрому осуществляется в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения или в соответствии с указаниями аэродромного диспетчерского органа.

6. Во время руления командир воздушного судна обязан принять меры по предупреждению столкновения с воздушными судами и другими препятствиями. Командир воздушного судна не имеет право пересекать и занимать ВПП без разрешения диспетчера аэродромного диспетчерского органа.

7. Командир воздушного судна должен выполнить взлёт в течении 1 минуты после получения диспетчерского разрешения на взлёт. Если взлет не был произведен в пределах этого времени необходимо получить новое разрешение.

8. Командир воздушного судна несёт ответственность за обоснованность выбора скорости руления.

9. После предполетной подготовки и получения диспетчерского разрешения командир воздушного судна несет полную ответственность за принятие решение о возможности выполнения взлёта, полёта по маршруту и выполнению посадки на аэродроме назначения.

Маршруты прибытия, транзитные маршруты и маршруты вылета описанные на картах могут быть изменены по решению органа ОВД. При необходимости, в случае перегрузки, прибывающим воздушным судам может быть выдано указание следовать определенным курсом или в зону ожидания.

В случае двухстороннего отказа радиосвязи, экипажи должны действовать в соответствии с процедурами описанными в пункте ENR 1.6.