

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 patterns are established over radio navigation fixes or RNAV waypoints of terminal area.
2. The holding, approach and departure flight procedures in use within Ukraine are conformed to those described in Doc 8168 ICAO.
3. Pilot in command may change flight level in holding patterns only by ATS clearance.
4. Pilot in command performed his flight in holding patterns within ATS 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.
5. Due to limited airspace available in terminal area, it is important that departure, arrival, approach and holding procedures are carried out as strictly as possible. Pilots are requested to inform ATS unit for any reason that departure, arrival, approach or holding cannot be performed as established.

ENR 1.5.2 Arriving flights / Прибывающие воздушные суда.

1. Conventional standard arrival (STAR) and instrument approach procedures (IAP) are established at controlled aerodromes of Ukraine. Additionally, RNAV/RNP arrival and approach procedures may be established to provide operational benefits in terms of flight safety, fuel saving, noise mitigation and environmental protection. All arrival and approach procedures are published in AD part of AIP of Ukraine.
2. STAR for an arriving aircraft is issued by the appropriate ACC or APP unit correspondingly.
3. While following assigned STAR till reaching an initial approach fix (IAF) the controller issues IAP clearance in accordance with data published for the given runway.
4. In order to satisfy customer demands and improve terminal airspace capacity «Transition To Final Approach» arrival procedures are implemented at major aerodromes of Ukraine. These procedures comply with radar vectoring applicable at the given aerodrome. Mentioned procedures start at the transition point between en-route and terminal phases of flight and end at the common final approach point/fix (FAP/FAF) where final approach should be performed. In addition, optional waypoints are defined to be used by a controller instead of radar vectoring. These waypoints are available in the navigation database of the aircraft. The turn to final approach is usually performed by radar vectoring to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. Complementary to generic R/T phraseology, the following clearances are applicable for «Transition To Final Approach» procedures:

«CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION» permission to follow the lateral part of the «Transition to Final Approach» route, including assigned speeds. Altitudes are assigned separately;

«CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION AND PROFILE» permission to follow the «Transition to Final Approach» route, including assigned speeds and altitudes;
«CLEARED DIRECT WAYPOINT (DESIGNATOR)» and «CLEARED VIA WAYPOINTS (DESIGNATOR) AND (DESIGNATOR) AND (DESIGNATOR)» permission to proceed from the present position direct to a waypoint and/or via a combination of waypoints, including the continuation of the flight on the lateral part of the «Transition to Final Approach» route adjoining the last cleared waypoint, including assigned speeds. Altitudes are assigned separately;

1. Для формирования очереди подхода к аэродрому или захода на посадку устанавливаются зоны ожидания. Зоны ожидания устанавливаются над радионавигационными средствами или точками RNAV терминального диспетчерского района.
2. Процедуры выполнения полётов в зоне ожидания, прилёта и вылета которые применяются в Украине, соответствуют процедурам, описанным в Doc 8168 ICAO.
3. Командиру воздушного судна разрешается изменять уровень полёта в зоне ожидания только с разрешения органа ОВД.
4. Выполняя полет в зонах ожидания, командир воздушного судна действует в рамках разрешений, полученных от органа ОВД, за исключением случаев, когда при угрозе безопасности полетов командир воздушного судна может самостоятельно изменять уровень полёта с немедленным докладом соответствующему органу ОВД.
5. Ввиду ограниченного воздушного пространства в терминальном диспетчерском районе, важно чтобы процедуры вылета, прибытия, захода на посадку и 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 выполнена назначенная процедура вылета, прибытия, захода на посадку и полёта в зоне ожидания.

1. На контролируемых аэродромах Украины устанавливаются стандартные процедуры прибытия (STAR) и захода на посадку по приборам (IAP). С целью получения операционных преимуществ в части безопасности полётов, экономии топлива, снижения шумового загрязнения и защиты окружающей среды, дополнительно могут устанавливаться процедуры прибытия и захода на посадку по принципам RNAV/RNP. Все процедуры прибытия и захода на посадку опубликованы в разделе AD AIP Украины.
2. STAR задается экипажу воздушного судна диспетчером районного диспетчерского центра или диспетчерского органа подхода соответственно.
3. При выполнении полета по заданной процедуре STAR до достижения воздушным судном начальной точки захода на посадку (IAF) диспетчером выдается разрешение на выполнение IAP в соответствии с данными, опубликованными для данной ВПП.
4. Для удовлетворения потребностей операторов и улучшения показателей пропускной способности терминального воздушного пространства, на основных аэродромах Украины внедрены процедуры прибытия по принципу «Transition To Final Approach». Эти процедуры дополняют технику радиолокационного наведения, которая применяется для данного аэродрома. Упомянутые процедуры начинаются в точке перехода от фазы полёта по маршруту к терминальной фазе полета, и заканчиваются в конечной точке захода на посадку (FAP/FAF), где должен выполняться конечный этап процедуры захода на посадку по приборам. Для использования диспетчером УВД вместо радиолокационного наведения определены дополнительные контрольные точки. Эти контрольные точки содержатся в навигационной базе данных воздушного судна. Разворот на посадочную прямую, как правило, выполняется посредством радиолокационного наведения для ускорения потока и эшелонирования ПС.
5. В дополнение к общепринятой фразеологии радиообмена для процедур «Transition To Final Approach» применяются такие диспетчерские разрешения:
«РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION» разрешение следовать по горизонтальной части маршрута «Transition To Final Approach», выдерживая предписанные скорости. Высоты задаются диспетчером отдельно;
«РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION И ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ» разрешение следовать по маршруту «Transition To Final Approach», выдерживая предписанные скорости и высоты;
«РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ПРЯМО НА ТОЧКУ (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» и «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ЧЕРЕЗ ТОЧКИ (ОБОЗНАЧЕНИЕ), ЗАТЕМ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) И (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» разрешение следовать от текущего местоположения прямо на маршрутную точку и/или через комбинацию маршрутных точек, включая продолжение полёта по горизонтальной части маршрута «Transition To Final Approach» после заключительной разрешённой маршрутной точки, выдерживая предписанные скорости. Высоты задаются диспетчером отдельно.

7. In case of radio communication failure a crew has to perform the following actions:

- switch to transponder code A 7600 immediately;
- after receiving permission «CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION» or «CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION AND PROFILE» continue the flight to FAP/FAF according to the «Transition to Final Approach» procedure, including vertical profile and assigned speeds. Perform final approach in accordance with published IAP;

- after receiving permission «CLEARED DIRECT WAYPOINT (DESIGNATOR)» and «CLEARED VIA WAYPOINTS (DESIGNATOR), (DESIGNATOR), ..., (DESIGNATOR)» without subsequent clearance, continue the flight to FAP/FAF via cleared waypoint(s) and the part of a «Transition to Final Approach» route adjoining it (them), including assigned speeds and altitudes. Perform final approach in accordance with published IAP.

ENR 1.5.3 Instrument approach. / Заход на посадку по приборам

1. Arriving aircraft may be required to report passing significant points or navigation aids on approach, or when starting approach procedure, 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 voice. The following items shall always be read back:

- ATC route clearances;
- clearances and instructions to taxi, land, take off, hold short of runway and cross the runway;
- runway-in-use; altimeter setting; SSR codes; level, heading and speed instructions; transition level transmitted by appropriate ATS unit or contained in automatic terminal information service (ATIS) messages.

Other clearances or instructions shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be performed.

3. Pilot in command is fully responsible for the decision to perform an approach, landing or missed approach procedure.

ENR 1.5.4 Continuous descend operations (CDO): / Полеты в режиме бесступенчатого снижения (CDO):

1. For the purpose of fuel-saving, noise abatement and atmospheric emissions reducing during arrival and approach the CDO (Continuous Descent Operation) procedures are implemented.

2. Continuous descend operation (CDO) is an operation, enabled by airspace design, procedure design and ATC facilitation, in which an arriving aircraft descends continuously, to the greatest possible extent, by employing minimum engine thrust, ideally in a low drag configuration, prior to the FAP.

3. CDO can be performed only in connection with an ILS final approach.

4. The vertical profile of CDO takes the form of a continuously descending trajectory, with a minimum of level flight segments only as needed to decelerate and configure the aircraft prior to an ILS final approach.

5. It is assumed that the continuous descent will be performed at a rate of approximately 300 ft/NM down to the cleared level.

6. CDOs are available for all users, which are approved for ICAO RNAV 1 navigation specification.

7. ATC may at any time cancel the execution of a CDO due to traffic situation. In this case the alternate instructions will be issued to the pilot.

8. Procedures and radiotelephony phraseology are contained in AD 2 for aerodromes, where CDO had been implemented.

7. В случае потери радиосвязи экипаж обязан выполнить следующие действия:

- немедленно установить код ответчика A 7600;
- после получения разрешения «РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION» или «РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION И ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ» продолжать полет до FAP/FAF в соответствии с процедурой «Transition to Final Approach», выдерживая вертикальный профиль и предписанные скорости. Выполнить конечный этап захода на посадку в соответствии с опубликованной IAP;

- после получения разрешения «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ПРЯМО НА ТОЧКУ (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ЧЕРЕЗ ТОЧКИ (ОБОЗНАЧЕНИЕ), ЗАТЕМ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) И (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» без последующего разрешения, продолжать полет до FAP/FAF через разрешенные маршрутные точки и затем, после заключительной разрешенной маршрутной точки, по части маршрута «Transition to Final Approach» выдерживая предписанные скорости и высоты. Выполнить конечный этап захода на посадку в соответствии с опубликованной в соответствии с опубликованной IAP.

1. Соответствующий орган ОВД может требовать от воздушного судна, которое находится на этапе захода на посадку, доклады о прохождении навигационных точек или навигационных средств, начале 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 об уровне полета, курса и скорости; эшелон перехода, который передается соответствующим органом ОВД или указан в сообщениях ATIS.

Другие разрешения или указания повторяются экипажем воздушного судна или подтверждаются таким образом, чтобы не возникло сомнения в их понимании и возможности их выполнения.

3. Командир воздушного судна несет ответственность за принятие решения о выполнении захода на посадку, о посадке или выполнении повторного захода на посадку.

1. В целях экономии топлива, снижения шума и уменьшения выбросов в атмосферу во время прибытия ACFT и захода на посадку внедряются процедуры полета в режиме бесступенчатого снижения (CDO).

2. Полет в режиме бесступенчатого снижения – полет, обеспечиваемый структурой воздушного пространства, конфигурацией схемы и процедурами ATC, в процессе которого прибывающее ACFT снижается в максимально возможной степени непрерывно, используя минимальную тягу двигателей, идеально в конфигурации наименьшего лобового сопротивления, до FAP.

3. При выполнении CDO для конечного этапа захода на посадку может использоваться только ILS.

4. Вертикальный профиль CDO приобретает форму траектории бесступенчатого снижения с минимумом горизонтальных участков полета, необходимых только для уменьшения скорости и установления конфигурации ACFT перед конечным этапом захода на посадку по ILS.

5. Предполагается, что бесступенчатое снижение до разрешенного уровня будет выполняться со скоростью приблизительно 300 футов на морскую милю.

6. CDO доступны для пользователей допущенных для выполнения полётов в соответствии с навигационной спецификацией ICAO RNAV 1.

7. Диспетчер в любое время может отменить выполнение CDO из-за воздушной обстановки. В этом случае, пилоту будет выдано альтернативное указание.

8. Процедуры и радиотелефонная фразеология содержатся в AD 2 для аэродромов, где внедрены CDO.

ENR 1.5.5 Departing flights / Вылетающие воздушные суда

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

2. ATS unit issues the appropriate SID instructions to departing aircraft within departure clearance.

3. The limit for such clearance is normally a destination aerodrome.

4. Aircraft taxiing (pushback, engines start-up) shall be performed only with permission of the appropriate ATS unit.

5. Taxiing on the aerodrome manoeuvring area shall be performed in accordance with published taxi procedures or as instructed by 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 provide avoidance of collisions 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 1.5.6 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 1.5.7 Communication failure / Отказ связи

In case of communication failure, the crew shall act in accordance with procedures established in section ENR 1.6. Communication failure procedures for aircraft using «Transition To Final Approach» routes are contained in paragraph ENR 1.5.2.

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 описании 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 органа ОВД 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 органа ОВД.

5. Передвижение воздушного судна по аэродрому осуществляется в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения или в соответствии с указаниями диспетчерского органа. Командир воздушного судна несет ответственность за выполнение указаний для определенной категории воздушного судна.

6. Во время руления командир воздушного судна обязан принять меры по предупреждению столкновения с воздушными судами и другими препятствиями. Командир воздушного судна не имеет права пересекать и занимать ВПП без разрешения 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 отказа радиосвязи, экипажи должны действовать в соответствии с процедурами описанными в пункте ENR 1.6. Процедуры при отказе радиосвязи для воздушных судов, которые используют маршруты «Transition To Final Approach» содержатся в пункте ENR 1.5.2.

INTENTIONALLY LEFT BLANK
СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА НЕЗАПОЛНЕННОЙ