

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

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

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

ATFM is applied for IFR/GAT flights.

ATFM service is provided:

- for effective use of available air traffic system capacity;

- to protect ATC units from overload and to optimize the capacity to meet demand;

- to optimize optimal flow of air traffic;

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

For Ukraine, decisions concerning ATFCM measures within UIR Kyiv, L'viv, Kyiv, Dnipropetrovs'k, Odesa and Simferopol' FIR are coordinated between NMOC and:

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

2. Responsibility**2.1. ATS provider:**

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

- coordination between ACFT Operators, ATS and the NMOC in context of ATFM;
- re-addressing of ATFM messages received from NMOC to local ATC and vice versa, where applicable;
- monitoring of adherence to the departure slots.

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

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

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

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

2.1.6. AROs can assist in ATFM messages exchange for ACFT Operators, O/R.

2.2. ACFT Operators.

ACFT Operators shall inform themselves of, and adhere to:

- General ATFM procedures including FPL filing and message exchange requirements.

- Strategic ATFCM measures (e.g. RAD);

- Current ATFCM measures (e.g. specific measures applicable on the day in question).

2.3. Airport managing bodies.

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

1. Зона обслуживания.

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

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

ATFM применяется для полетов IFR/GAT.

Обслуживание ATFM предоставляется для:

- эффективного использования установленной пропускной способности;

- предотвращения перегрузки органов АТС и для оптимизации пропускной способности с целью соответствия потребностям в использовании воздушного пространства;

- оптимизации потока воздушного движения;

- информирования эксплуатантов относительно мер ATFCM для эффективного планирования полетов.

Решения, касающиеся мер ATFCM в UIR Киев, Львовском, Одесском, Киевском, Днепропетровском и Симферопольском FIR, координируются между NMOC и:

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

2. Ответственность**2.1. Провайдер ATS:**

2.1.1. Организует FMP для поддержания связи между органами АТС, эксплуатантами и NMOC. FMP принимает участие в:

- координации действий между эксплуатантами, органами ATS и NMOC, в рамках ATFM;
- переадресации сообщений ATFM, полученных из NMOC для органов АТС, и наоборот, там где это применяется;
- мониторинге за соблюдением слотов.

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

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

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

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

2.1.6. ARO может помочь эксплуатантам в обмене сообщениями ATFM, O/R.

2.2. Эксплуатанты ACFT.

Эксплуатанты ACFT должны самостоятельно получать информацию и придерживаться:

- требований процедур ATFM, которые включают предоставление FPL и обмен сообщениями ATFM;

- стратегических мер ATFCM (напр. перечень доступных маршрутов RAD);

- текущих мер ATFCM (меры, которые применяются в день выполнения полетов).

2.3. Эксплуатанты аэропорта (аэродрома).

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

3. Location of units and hours of operation

3. Адреса и время работы

Central Flow Helpdesk <i>Служба поддержки ATFM</i>	
AFTN <i>АФТН</i>	EUCHCEUW
Fax <i>Факс</i>	(+32-2) 729-90-27
Phone <i>Телефон</i>	(+32-2) 745-19-01
Postal Address <i>Почтовый адрес</i>	Network Management Operations Centre (NMOC), Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels
Telex <i>Телекс</i>	SITA: BRUEC7X
Service Hours <i>Часы работы</i>	nil

ATFM messages
Сообщения ATFM

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

Kyiv FMP
Київ FMP

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

L'viv FMP
Львів FMP

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

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

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

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

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

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

1. Information on ATFM measures.**1. Информация о мерах ATFM.****1.1. Information on ATFM measures is distributed by NMOC via:****1.1. Информация о мерах ATFM распространяется органом NMOC через:**

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

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

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

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

1.2. The ANMs and AIMS are transmitted via AFTN and SITA networks to ARO, ATC units and those ACFT operators who wish to be included in the address list. The ANMs and AIMS are also available on line to users of NMOC terminals (CHMI or CIA) and on NMOC website:

1.2. Сообщения ANM и AIM передаются через сети AFTN и SITA в ARO, в органы ATC и тем эксплуатантам, которые хотят быть включенными в список адресатов. ANM и AIM также доступны для пользователей терминалов NMOC (CHMI или CIA) или на сайте NMOC:

<https://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.

<https://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>.

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

ENR 1.9.3 Procedures applicable for departing flights / Правила применяемые для вылетающих рейсов

ATFM procedures in Ukraine, in addition to the general description above, are in conformance with the procedures set out in Doc 4444 - Air Traffic Management, ICAO Doc 7030 "Regional Supplementary Procedures" Europe and the Eurocontrol Document Network Operations Handbook.

1. Slot allocation.

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

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

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

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

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

- the address notified in advance to the NMOC by the ACFT operator, or

- when the address is not known with the NMOC:

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

b) the FPL originator.

Furthermore, ATC is informed about the CTOT issued.

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

1.7. ACFT Operators shall arrange the departure of their flights to comply with the CTOT issued.

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

2. FPL requirements:

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

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

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

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

ENR 1.9.4 ATFCM Operational Problem Reporting / Донесения о возникновении операционных проблем касательно ATFCM

1. Where external users of the NM operational services encounter problems, a number of possible reporting methods are available, depending on the type of problem and the service concerned (see Network Operations Handbook, part NM Operational Problem Reporting).

An ATFM problem report may be originated by an ATS unit, an ACFT operator, airport managing body, an FMP or the NMOC.

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

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

ENR 1.9.3 Процедуры применимые для вылетающих рейсов

Процедуры ATFM в Украине полностью соответствуют процедурам, указанным в Doc 4444 - "Организация воздушного движения", Doc 7030 ICAO EUR "Региональные правила" и в Network Operations Handbook (Евроконтроль).

1. Распределение слотов.

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

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

1.3. CTOT - это номинальное время с допустимым отклонением от -5 до +10 мин от слота, которое может использоваться только органом ATC для решения проблем скопления ACFT на площади маневрирования аэродрома.

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

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

- эксплуатантам, которые сообщили свои адреса в NMOC заранее, или

- когда адрес неизвестен NMOC:

a) АРО аэродрома вылета и, если отличается,

b) отправителю FPL.

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

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

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

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

2. Требования к FPL:

2.1. Предоставление FPL и сообщений, связанных с ними, должно выполняться в соответствии с требованиями раздела ENR 1.10 AIP Украины.

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

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

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

ENR 1.9.4 ATFCM Operational Problem Reporting / Донесения о возникновении операционных проблем касательно ATFCM

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

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

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

3. Reference guide for operational problems		3. Справочное руководство касательно операционных проблем
3.1 Operational Flow Management Problems <i>3.1 Операционные проблемы организации потоков воздушного движения</i>		
Description <i>Описание</i>	Problems which are primarily matters for the ATFCM which require immediate action <i>Проблемы непосредственно при тактических мерах ATFCM, которые требуют немедленного решения</i>	
Action <i>Действие</i>	Contact the Network Management Operations Center (NMOC) via the NOP Portal or the Central Flow Helpdesk <i>Связаться с NMOC E-Helpdesk через веб ресурс NOP Portal или непосредственно Central Flow Helpdesk</i>	
Telephone <i>Телефон</i>	+ 32 (0) 2 745-19-01	
Fax <i>Факс</i>	+ 32 (0) 2 729-90-27	
AFTN	EUCHCEUW	
SITA	BRUEC7X	
3.2. General Network Management Problems <i>3.2. Общие проблемы касательно Network Management</i>		
Action <i>Действие</i>	Contact the Current Operations Manager (COM) <i>Обратиться к сменному руководителю NMOC - Current Operations Manager (COM)</i>	
Telephone <i>Телефон</i>	+32 (0) 2 745-19-31	
Fax <i>Факс</i>	+ 32 (0) 2 729-90-27	
3.3. Technical problems (transmission, terminals) <i>3.3. Технические проблемы (передача данных, пользовательские терминалы)</i>		
Action <i>Действие</i>	Contact the Customer technical Service desk and Operations (CSO) Helpdesk <i>Обратиться к Customer technical Service desk and Operations (CSO) Helpdesk</i>	
Telephone <i>Телефон</i>	+32 (0) 2 745-19-97	
Fax <i>Факс</i>	+ 32 (0) 2 729-90-23	
E-mail	NM.cso.help-desk@eurocontrol.int	
3.4. Operational post event problems <i>3.4. Послеоперационные проблемы</i>		
Action <i>Действие</i>	Contact the Network Operations Investigations <i>Связаться с Network Operations Investigations</i>	
Fax <i>Факс</i>	+ 32 (0) 2 729-90-28	
E-mail	NM.incident@eurocontrol.int	
3.5. NM environment database or CFMU/CADF (Centralised Airspace Data Function) problems <i>3.5. Проблемы касательно базы данных Environment и подсистемы CFMU/CADF (Centralised Airspace Data Function)</i>		
Action <i>Действие</i>	Contact the Airspace Data Operations (AD) <i>Связаться с Airspace Data Operations (AD)</i>	
Telephone <i>Телефон</i>	+ 32 (0) 2 729-98-48	
Fax <i>Факс</i>	+ 32 (0) 2 729-47-95	
E-mail	fdoenvsup.cfm@eurocontrol.int	

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

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

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

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

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

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

FLTCK - for a flight check for calibration of navaids;

HAZMAT - for a flight carrying hazardous material;

HEAD - for a flight with Head of State status;

HOSP - for a medical flight declared by medical authorities;

HUM - for a flight operating on a humanitarian mission;

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

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

ALTRV - для полёта, который выполняется на зарезервированных высотах;

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

FFR - для полёта с противопожарной миссией;

FLTCK - лётная проверка для калибровки навигационных средств;

HAZMAT - для полёта с опасным грузом на борту;

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

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

HUM - для полёта с гуманитарной миссией;

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

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

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

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

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

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

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

Unauthorised use of these abbreviations is strictly prohibited.

4. Request authorization for use STS

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

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

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

ENR 1.9.6 ATFM Documentation / Документация ATFM

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

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

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

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

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

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

STATE - для полётов государственных ACFT, выполняющих задания военного, таможенного, пограничного или милицейского назначения. 3. Полеты, которые в FPL используют аббревиатуры ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC, SAR в STS поля 18 автоматически освобождаются от применения мер организации потоков воздушного движения, и не будут получать слоты ATFM.

В целях обеспечения функционирования системы управления потоками, количество полётов, освобождённых от мер ATFM, является предметом мониторинга и регулирования Госавиаслужбой.

Несанкционированное использование статусов строго запрещено.

4. Запрос на использование STS

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

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

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

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

Детальная информация о процедурах ATFM опубликована в Network Operations Handbook, часть ATFCM Users Manual и других дополнениях - доступны по ссылке: www.eurocontrol.int/network-operations/library.