

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни «Аеродроми»
вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Аеронавігація

Тема 17. Визначення відповідності засобів ОПР вимогам нормативної документації

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _____ № ____

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від _____ № ____

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від _____ № ____

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 29.06.2023 р № 14.

Розробник:

1. викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, професор, доцент, к.х.н., Козловська Т.Ф.
2. командир льотного загону аеродрому «Велика Кохнівка» КЛК ХНУВС Шорохов І.В.

План лекції

1. Спроможність систем спостереження під час обслуговування повітряного руху .
2. Інформація про місцезнаходження повітряного судна

Рекомендована література

Основна

1. Проектування та будівництво аеродромних комплексів : монографія / Г. М. Агеєва, Л. Г. Гуртіна, О. М. Дубік та ін.; за заг. ред. В. В. Карпова. - Херсон : Олді+, 2022. - 336 с.
2. Аеродромне забезпечення польотів. Київ, 2010.
3. Аеродроми цивільні. Терміни та визначення. – Київ : Держстандарт України, 1996. 31. ДСТУ-Н В.1.1-27-2010.

Додаткова

1. Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Вид 7-е. 2016.
2. Сертифікаційні вимоги до цивільних аеродромів України. Накази Державіаслужби.
3. Аеродроми цивільні. Терміни та визначення. – Київ : Держстандарт України, 1996. 31. ДСТУ-Н В.1.1-27-2010.
4. Положення про порядок використання аеродромів України. Київ, 2008.
5. Повітряний кодекс України. URL: <https://patrul.in.ua/doc/kod/pku/>
6. Керівництво з організації наземного руху в аеропортах цивільної авіації України. Київ, 2005.
7. Аеродромно-технічне забезпечення польотів. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/situation-doc/SI170082>
8. ДБН В2.2.-2022 Аеродроми. – К.: Мінрегіонбуд України, 2022. – 251с.
9. Міжнародні стандарти: ІКАО. Аеродроми. Том 1. – 2004.
10. Наказ № 191/446 від 20.06.2003 «Про затвердження Положення про порядок використання аеродромів України».
11. Наказ № 322 від 15.03.2019 р. «Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України».

Текст лекції

Передача контролю, місце та час передачі контролю

1. Між двома органами, що забезпечують районне диспетчерське обслуговування, контроль ПС має бути передано органом ОНР, що

забезпечує районне диспетчерське обслуговування у відповідному диспетчерському районі, органу ОПР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування в суміжному диспетчерському районі, у разі перетину загальної межі диспетчерських районів на момент часу, який був обчислений РДЦ, що здійснює обслуговування цього ПС, або в будь-якій іншій точці, або в такий час, що був погоджений між цими органами ОПР.

2. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, та органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, контроль ПС має бути передано органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, та навпаки - у точці або на момент часу, узгоджених між цими двома органами ОПР.

3. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування підходу, та органом, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування, контроль ПС, що прибуває, має бути передано від органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, до АДВ, коли це ПС:

- 1) перебуває в районі аеродрому та вважається, що воно зможе здійснити підхід і виконати посадку візуально за наземними орієнтирами або досягло стійких візуальних метеорологічних умов;
- 2) знаходиться у відповідній точці або на встановленому рівні відповідно до угоди між органами ОПР або інструкцій органу ОПР;
- 3) здійснило посадку та навіть за наявності ДОП контроль за виконанням польотів може бути передано від РДЦ безпосередньо до АДВ за попередньою домовленістю між зазначеними органами ОПР про забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу відповідно до РДЦ або АДВ.

4. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування підходу, та органом, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування, контроль ПС, що вилітають, передається від АДВ до органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, якщо:

- 1) у районі аеродрому переважають візуальні метеорологічні умови - перед виходом ПС із району аеродрому або входженням ПС до метеорологічних умов за приладами, або ПС перебуває у відповідній точці або на встановленому рівні, як це передбачено угодою між органами ОПР або провайдерами послуг ОПР;
- 2) на аеродромі переважають метеорологічні умови за приладами - відразу після відриву ПС від ЗПС або коли ПС перебуває у відповідній точці або на встановленому рівні згідно з угодою між органами ОПР або провайдерами послуг ОПР.

Навіть за наявності ДОП контроль за виконанням польотів може бути передано від АДВ безпосередньо до РДЦ за попередньою домовленістю між зазначеними органами ОНР про забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу відповідно до РДЦ або АДВ.

5. Між секторами одного диспетчерського органу контроль ПС передається від одного сектора (диспетчера УНР) до іншого сектора (диспетчера УНР) в точці, на рівні або в час, визначених інструкціями органу ОНР.

Передача контролю та координація передачі контролю

1. Контроль не повинен передаватися одним органом ОНР іншому без згоди органу, що приймає контроль; згоду отримують у порядку, визначеному в пунктах 2 - 5 цієї глави.

2. Орган, що передає контроль, повинен передати органу, що приймає контроль, частину поточного плану польоту та іншу диспетчерську інформацію, що стосується передачі контролю.

3. У разі передачі контролю з використанням радіолокаційних даних або даних ADS-B до диспетчерської інформації, що стосується передачі контролю, додають інформацію про місце ПС та, якщо вимагається, інформацію про трек і швидкість ПС, отриману від радіолокатора або ADS-B безпосередньо перед передачею контролю.

4. У разі передачі контролю з використанням даних ADS-C до диспетчерської інформації, що стосується передачі контролю, додають інформацію про місце розміщення ПС у чотирьох вимірах (тривимірне позиціонування та час), та іншу інформацію (за потреби).

5. Орган, що приймає контроль, зобов'язаний:

1) заявити про можливість прийняття контролю за ПС за умовами диспетчерського органу, що передає контроль, якщо укладеною раніше між двома відповідними органами угодою не передбачено, що відсутність такої заяви розглядається як згода із зазначеними умовами, або зазначити будь-які обов'язкові зміни до цих умов;

2) указати будь-яку іншу інформацію або дозвіл про наступну частину польоту, яку повинен мати екіпаж ПС на час передачі контролю.

6. Диспетчерський орган, що приймає контроль, повинен повідомити орган, що передає контроль, про встановлення двостороннього радіозв'язку та/або зв'язку по лінії передачі даних із відповідним ПС та взяття контролю, якщо іншого не передбачено угодою між відповідними диспетчерськими органами ОНР.

7. Процедури координації, що застосовуються, зокрема точки передачі контролю, має бути зазначено в угоді між органами ОНР та у відповідних інструкціях органу ОНР.

Управління рухом осіб та транспортних засобів на аеродромах

1. Рух осіб або транспортних засобів, у тому числі ПС, що буксируються у зоні маневрування аеродрому, має контролюватися АДВ з метою уникнення небезпеки для них та ПС, що виконують посадку, руління чи зліт.

2. У разі застосування процедур, зумовлених низькою видимістю:

1) кількість людей і транспортних засобів, що працюють у зоні маневрування аеродрому, обмежують необхідним мінімумом та особливу увагу приділяють вимогам щодо захисту чутливої(их) зони(зон) ILS під час виконання точних заходжень на посадку за приладами за категоріями II або III;

2) з урахуванням дотримання положень пункту 4 цієї глави мінімальна відстань між транспортними засобами та ПС, що виконують руління, має бути не меншою, ніж встановлено відповідним органом ОПП з урахуванням наявних технічних засобів;

3) у разі постійного виконання точних заходжень на посадку за приладами одночасно за ILS за категоріями II або III на ту саму ЗПС має бути забезпечено захист обмежувальних критичних та чутливих зон ILS за більш жорсткими обмеженнями.

3. Період застосування процедур, зумовлених низькою видимістю, встановлюється згідно з відповідними інструкціями органу ОПП, як визначено процедурою експлуатації аеродрому в умовах низької видимості, розробленої та впровадженої на аеродромі.

Інструктивний матеріал щодо виконання операцій на аеродромі в умовах низької видимості розміщено в Doc 9476 "Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems" ICAO.

4. Аварійно-рятувальні транспортні засоби, що прямують для надання допомоги ПС, яке зазнає/зазнало лиха, користуються першочерговим правом руху перед усіма іншими видами руху на поверхні.

5. Інші транспортні засоби в зоні маневрування мають дотримуватися таких правил:

1) транспортні засоби, зокрема й ті, що буксирують ПС, поступаються тим ПС, що виконують посадку, зліт та руління;

2) транспортні засоби поступаються транспортним засобам, що буксирують ПС;

3) транспортні засоби поступаються іншим транспортним засобам у випадках, визначених місцевими інструкціями органу ОПП;

4) незважаючи на положення підпунктів 1 - 3 цього пункту, транспортні засоби, зокрема й ті, що буксирують ПС, мають виконувати вказівки АДВ.

Порядок управління рухом ПС, які виконують руління у зоні маневрування аеродрому, зазначено у Doc 4444 "Air Traffic Management" (PANS-ATM) ICAO.

Застосування польотно-інформаційного обслуговування

1. Польотно-інформаційним обслуговуванням забезпечуються всі ПС, на політ яких ця інформація може вплинути, та які:

- 1) забезпечуються диспетчерським обслуговуванням повітряного руху;
- 2) будь-яким іншим чином відомі відповідним органам ОПР.

Командир ПС приймає остаточне рішення щодо будь-якої запропонованої зміни плану польоту під час польотно-інформаційного обслуговування.

2. Польотно-інформаційне обслуговування забезпечується:

в межах РПІ - ЦПІ чи іншим відповідним органом ОПР, який має належні засоби для виконання таких функцій;

в межах контрольованого повітряного простору і на контрольованих аеродромах - відповідними органами ОПР, які визначаються для забезпечення диспетчерського обслуговування у диспетчерських районах або диспетчерських зонах;

в межах AFIZ та на аеродромах AFIS - відповідним органом AFIS.

3. У тому випадку, коли органи ОПР забезпечують одночасно польотно-інформаційне та диспетчерське ОПР, диспетчерське ОПР здійснюється першочергово щодо надання польотно-інформаційного обслуговування в усіх випадках, коли цього потребує надання диспетчерського ОПР.

4. Слід враховувати, що за певних обставин ПС, що виконують заходження на посадку, посадку, зліт та набір висоти, можуть потребувати важливої інформації на додаток до тієї, яка стосується надання диспетчерського ОПР.

Застосування радіомовних передач за оперативного польотно-інформаційного обслуговування

1. Метеорологічну інформацію й оперативну інформацію щодо радіонавігаційного обслуговування та аеродромів, що належать до польотно-інформаційного обслуговування, за наявності потрібно надавати в об'єднаному з експлуатаційної точки зору вигляді.

2. Повідомлення, що містять об'єднану оперативну польотну інформацію, передають на борт ПС у повному обсязі та, у визначених випадках, послідовно для різних етапів польоту.

3. Якщо за оперативного польотно-інформаційного обслуговування забезпечуються радіомовні передачі, вони мають складатися з повідомлень, що містять об'єднану інформацію про окремі експлуатаційні та метеорологічні елементи й на різних етапах польоту мають бути трьох основних типів (ВЧ, ДВЧ та ATIS).

4. Використання повідомлень OFIS у направлених передачах типу "запит - відповідь".

На запит пілота відповідне(і) повідомлення OFIS має (мають) бути передане(і) відповідним органом ОНР.

ВЧ-радіомовні передачі за оперативного польотно-інформаційного обслуговування (OFIS)

1. ВЧ-радіомовні передачі OFIS забезпечуються у разі встановлення в них потреби в регіональних аеронавігаційних угодах.

2. Якщо такі радіомовні передачі забезпечуються:

1) інформація має надаватися в обсягах і порядку, зазначених у пункті 5 цієї глави, відповідно до укладених регіональних аеронавігаційних угод;

2) інформація про аеродроми, щодо яких потрібно внести зведення про погоду і прогнози погоди аеродрому, направляється до регіонального офісу ICAO в Європі та Північній Атлантиці для внесення до Doc 7754 "European Region Air Navigation Plan" ICAO;

3) послідовність роботи станцій, задіяних у радіомовній передачі, встановлюється відповідно до визначеного регіональними аеронавігаційними угодами порядку;

4) у разі ВЧ-радіомовної передачі OFIS потрібно враховувати фізичні можливості людини. Тривалість радіомовної передачі повідомлення не повинна перевищувати тривалості, встановленої в регіональних аеронавігаційних угодах. При цьому потрібно звертати увагу, щоб швидкість передачі не погіршувала якості прийому;

5) кожне повідомлення по аеродрому позначають назвою аеродрому, до якого належить передача;

6) у тому випадку, коли до початку радіомовної передачі інформації не отримано, повідомляють останню наявну інформацію із зазначенням часу цього спостереження;

7) радіомовну передачу повного повідомлення слід повторювати, якщо це уможливорює проміжок часу, виділений для цієї радіомовної станції;

8) інформація, яку включають до радіомовної передачі, має оновлюватися негайно у разі її суттєвої зміни;

9) ВЧ-повідомлення OFIS мають готувати та розповсюджувати органи, які для цього найбільш підготовлені. Рішення про призначення таких органів ОНР приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації на підставі пропозицій відповідного провайдера послуг ОНР.

3. ВЧ-радіомовні передачі OFIS із зазначенням інформації по аеродромах, визначених для використання в рамках міжнародних повітряних перевезень, потрібно вести англійською мовою.

4. У разі ведення ВЧ-радіомовних передач OFIS кількома мовами для кожної з них потрібно використовувати окремий канал.

5. Повідомлення, що входять до ВЧ-радіомовних передач OFIS, мають містити зазначену нижче інформацію у такій послідовності (якщо іншого не передбачено регіональною аеронавігаційною угодою):

1) про погоду за маршрутами польотів - інформацію щодо визначених особливих явищ погоди за маршрутами польотів та інших явищ в атмосфері, що можуть вплинути на безпеку польотів ПС, слід передавати у вигляді інформації SIGMET, яку випускають відповідно до вимог розділу VII АПУ "Метеорологічне обслуговування цивільної авіації";

2) інформацію по аеродрому, у тому числі про:

назву аеродрому;

час спостереження;

важливу оперативну інформацію;

напрямок та швидкість приземного вітру, за наявності, максимальну швидкість вітру;

видимість і, у визначених випадках, дальність видимості на ЗПС (RVR);

поточну погоду;

хмарність нижче ніж 1500 м (5000 футів) чи нижче ніж найбільша мінімальна абсолютна висота у секторі залежно від того, яке значення більше, купчасто-дощову хмарність або TCU на будь-якій висоті. Якщо стан неба визначити неможливо, - вертикальну видимість, коли така інформація наявна;

прогноз погоди по аеродрому.

6. Інформацію про видимість, дальність видимості на ЗПС (RVR), явища поточної погоди та хмарності, зазначену в абзацах п'ятому, шостому та сьомому підпункту 2 пункту 5 цієї глави, замінюють терміном "CAVOK", якщо одночасно спостерігаються погодні умови, зазначені в розділі IV АПУ "Метеорологічне обслуговування цивільної авіації".

ДВЧ-радіомовні передачі за оперативного польотно-інформаційного обслуговування (OFIS)

1. ДВЧ-радіомовні передачі за оперативного польотно-інформаційного обслуговування потрібно забезпечувати відповідно до регіональних аеронавігаційних угод.

2. Якщо радіомовні передачі забезпечуються:

1) аеродроми, щодо яких потрібно включати метеорологічні зведення про погоду та прогнози по аеродрому, має бути зазначено у регіональних аеронавігаційних угодах;

2) кожне повідомлення ДВЧ-радіомовної передачі по аеродрому потрібно позначати назвою аеродрому, якого стосується інформація;

- 3) коли інформацію, що включається до ДВЧ-радіомовної передачі, своєчасно не отримано, потрібно включати останню наявну інформацію із зазначенням часу спостереження;
- 4) ДВЧ-радіомовні передачі потрібно вести безперервно та з повторенням;
- 5) під час ДВЧ-радіомовної передачі OFIS слід враховувати можливості людини.

За наявності практичної можливості тривалість повідомлення ДВЧ-радіомовної передачі не повинна перевищувати 5 хв. При цьому потрібно забезпечувати таку швидкість передачі, яка б не погіршувала якості прийому;

- 6) радіомовні повідомлення мають оновлюватися на регулярній основі відповідно до вимог регіональних аеронавігаційних угод та відразу після суттєвих змін у інформації;

- 7) ДВЧ-повідомлення OFIS мають готувати та розповсюджувати органи, які для цього найбільш підготовлені. Рішення про призначення таких органів ОПР приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації на підставі пропозицій відповідного провайдера послуг ОПР.

3. ДВЧ-радіомовні передачі OFIS із зазначенням інформації по аеродромах, визначених для використання в рамках міжнародних повітряних перевезень, потрібно вести англійською мовою.

4. У разі ведення ДВЧ-радіомовних передач OFIS кількома мовами для кожної з них потрібно використовувати окремий канал.

5. До повідомлень, що входять до ДВЧ-радіомовних передач OFIS, включають таку інформацію:

- 1) назва аеродрому;
- 2) час спостереження;
- 3) ЗПС, що використовується для посадки;
- 4) особливі умови на поверхні ЗПС та, якщо доречно, виміряний коефіцієнт зчеплення / оцінене зчеплення на поверхні ЗПС;
- 5) за потреби, зміни експлуатаційного стану радіонавігаційних служб;
- 6) за потреби, затримка у зоні очікування;
- 7) напрямок та швидкість приземного вітру, а за потреби - максимальна швидкість вітру;
- 8) видимість, а за потреби - дальність видимості на ЗПС (RVR);
- 9) поточна погода;
- 10) хмарність нижче ніж 1500 м (5000 футів) або нижче ніж найбільша мінімальна абсолютна висота у секторі залежно від того, яке значення більше, купчасто-дощова хмарність або TCU на будь-якій висоті. Якщо стан неба визначити неможливо, - вертикальна видимість, за наявності інформації;
- 11) температура повітря;

- 12) температура точки роси;
 - 13) дані для встановлення висотоміра за QNH;
 - 14) додаткова інформація про зсув вітру, за наявності;
 - 15) прогноз типу "TREND", за наявності;
 - 16) інформація про поточні повідомлення SIGMET, за наявності.
6. Інформацію про видимість, дальність видимості на ЗПС (RVR), поточну погоду та хмарність, зазначену в підпунктах 8 - 10 пункту 5 цієї глави, замінюють терміном "CAVOK", якщо одночасно спостерігаються погодні умови, зазначені в розділі IV АПУ "Метеорологічне обслуговування цивільної авіації".
7. Інформацію про температуру повітря, температуру точки роси та атмосферного тиску за QNH, зазначену в підпунктах 11 - 13 пункту 5 цієї глави, включають на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

Передачі автоматичного термінального інформаційного обслуговування за допомогою авіаційного електрозв'язку (мовний ATIS)

1. Передачі мовного ATIS потрібно забезпечувати на аеродромах, де є потреба у зниженні навантаження на ДВЧ-канали двостороннього зв'язку ОПР "повітря - земля". Якщо ці передачі забезпечуються, вони мають складатися з:
 - 1) однієї передачі для ПС, що прибувають; або
 - 2) однієї передачі для ПС, що вилітають; або
 - 3) однієї передачі для ПС, що вилітають та прибувають; або
 - 4) двох передач відповідно для ПС, що прибувають та вилітають на тих аеродромах, де тривалість однієї передачі для ПС, що вилітають та прибувають, була б надто великою.
2. За можливості здійснення передач мовного ATIS потрібно використовувати окрему частоту ДВЧ-діапазону. Якщо використання окремої частоти неможливе, передачу можна вести мовним (мовними) каналом (каналами) навігаційного засобу (засобів) термінального диспетчерського району (бажано каналом VOR) за умови, що він має достатню зону дії та забезпечує потрібну якість прийому сигналу, та що позначення цього навігаційного засобу послідовно чергується із цією передачею, не перешкоджаючи отриманню інформації мовного ATIS.
3. Передачі мовного ATIS не повинні транслюватися мовним каналом ILS.
4. Коли забезпечується мовний ATIS, передачі повинні вестися безперервно та з повторенням.
5. Якщо поточне повідомлення ATIS не готувалося відповідним (відповідними) органом (органами) ОПР, що забезпечує (забезпечують) ПС інформацією про заходження на посадку, посадку та зліт, інформацію

поточного повідомлення ATIS потрібно негайно доводити до відома таких органів ОНР.

6. Передачі мовного ATIS із зазначенням інформації по аеродромах, визначених для використання в рамках міжнародних повітряних перевезень, потрібно вести англійською мовою.

7. Якщо передачі мовного ATIS ведуться кількома мовами, для кожної із них використовують окремий канал.

8. За можливості, тривалість передачі повідомлення мовного ATIS має бути не більше ніж 30 с. При цьому потрібно контролювати, щоб швидкість передачі або пізнавальний сигнал навігаційного засобу, що використовується для передачі ATIS, не погіршували якості прийому повідомлення ATIS. Під час складання повідомлення мовного ATIS враховують можливості людини.

Автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних (D-ATIS)

1. У тому випадку, коли D-ATIS доповнює наявний мовний ATIS, відомості, що містяться в блоці даних D-ATIS, мають бути ідентичні за змістом та форматом передачам мовного ATIS.

2. Якщо метеорологічна інформація надається в реальному часі, але дані залишаються в рамках параметрів, що не підпадають під критерії значних змін метеорологічних величин, зміст, із метою збереження того самого індексу, має вважатися ідентичним. Критерії значних змін метеорологічних величин зазначено у главі 3 розділу IV АПУ "Метеорологічне обслуговування цивільної авіації".

3. Якщо D-ATIS доповнює наявний мовний ATIS і ATIS потребує модернізації, модернізація мовного ATIS та D-ATIS здійснюється одночасно.

4. Інструктивний матеріал щодо D-ATIS розміщено у Doc 9694 "Manual of Air Traffic Services Data Link Applications" ICAO. Технічні вимоги до застосування D-ATIS розміщено у главі 3 частини першої тому III "Communication systems" додатка 10 "Aeronautical Telecommunications" ICAO.

Автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (за допомогою авіаційного електрозв'язку чи лінії передачі даних)

1. Якщо забезпечуються мовний ATIS та/або D-ATIS:

- 1) інформація, що передається, має стосуватися одного аеродрому;
- 2) інформацію, що передається, потрібно негайно оновлювати, якщо до неї вносяться суттєві зміни;
- 3) підготовку та розповсюдження повідомлень ATIS покладено на органи ОНР;

- 4) окремі повідомлення ATIS потрібно позначати індексом у вигляді літери фонетичного алфавіту ICAO, а наступним повідомленням ATIS індекси присвоюються в алфавітному порядку;
- 5) ПС мають підтверджувати прийом інформації ATIS після встановлення зв'язку з диспетчерським органом ОНР, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу чи аеродромне диспетчерське обслуговування;
- 6) відповідний орган ОНР повинен, відповідаючи на повідомлення, зазначене в підпункті 5 цього пункту, або у разі прибуваючих ПС у визначений провайдером послуг ОНР інший час забезпечити ПС поточними даними щодо встановлення висотоміра;
- 7) метеорологічна інформація має базуватися на місцевих метеорологічних регулярних чи спеціальних метеорологічних зведеннях про погоду на аеродромі.

Напрямок, швидкість приземного вітру та дальність видимості на ЗПС (RVR) мають осереднюватись за дві та одну хвилину відповідно.

Інформація про вітер має бути репрезентативною для умов вздовж ЗПС для ПС, що вилітають, та для умов у зоні приземлення для ПС, що прибувають.

2. Якщо через швидку зміну даних метеорологічних спостережень, які включають до місцевих зведень про погоду, недоцільно включати в передачу ATIS таке метеорологічне зведення, у повідомленнях ATIS потрібно зазначати, що відповідна інформація про погоду буде передана під час встановлення зв'язку з відповідним органом ОНР.

3. Інформацію, що міститься у поточній передачі ATIS, отримання якої підтверджено відповідним ПС, не включають до направленої передачі для цього ПС, за винятком даних щодо встановлення висотоміра, які наводяться відповідно до підпункту 6 пункту 1 цієї глави.

4. Якщо ПС підтверджує прийом повідомлення ATIS, яке не є поточним, будь-який елемент інформації, що потребує оновлення, повинен без затримки передаватися цьому ПС.

5. Передачі ATIS потрібно створювати якомога коротшими. Інформацію, крім зазначеної у главах 9 - 11 цього розділу, зокрема ту, яка вже міститься в AIP та NOTAM, слід включати тільки у разі виняткових обставин.