



BUÝRUK

ORDER

« 06 » *iyun* 20 *19* ý.

№ *237/ig*

**“Türkmenistanyň Raýat awiasiyasynyň howa
gämileriniň hereketiniň habarnamasy baradaky
tabelini” tassyklamak hakynda**

Türkmenistanyň Raýat awiasiyasynda kadalaşdyryjy resminamalary we uçuşlaryň howpsuzlygynyň üpjün edilişine gözegçiligi güýçlendirmek maksady bilen, **buýurýaryn:**

1. Türkmenistanyň Raýat awiasiyasynyň “Howa gämileriniň hereketiniň habarnamasy baradaky tabelini” (mundan beýläk - Tabel) tassyklamaly (goşulýar) we 10.06.2019ý. seneden herekete girizmeli.

2. “Türkmenhowaýollary” agentliginiň ähli düzüm birlikleriniň ulanyjylaryň we hyzmat berijileriň ýolbaşçylary:

2.1. “Türkmenhowaýollary” agentliginiň Tabelini işde peýdalanmak üçin, garamagyndaky degişli işgärleri bilen gol çekmek arkaly öwrenmeli.

3. Şu Tabeliň herekete girizilmegi bilen “Türkmenhowaýollary” milli uprawleniýasynyň başlygy tarapyndan 1999-njy ýylyň 16-njy sentýabrynda 260 belgili buýrugy bilen tassyklanan “Howa gämileriniň hereketiniň habarnamasy baradaky tabeli” hem-de onuň ähli üýtgetmeleri we goşmaçalary güýjüni ýitiren diýip hasaplamaly.

4. Şu buýrugyň ýerine ýetirilişine gözegçilik etmegi “Türkmenhowaýollary” agentliginiň Uçuşlaryň howpsuzlygynyň standartlary müdirliginiň başlygyna tabşyrmaly.

Başlyk

D.R. Saburow

Агенство «Туркменховаёллары»



**ТАБЕЛЬ СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

Ашгабат 2019

Утверждено приказом начальника
Агентства «Туркменховаёллары»
Министерства промышленности
и коммуникаций Туркменистана
№ 237/19 от « 06 » 06 2019г.

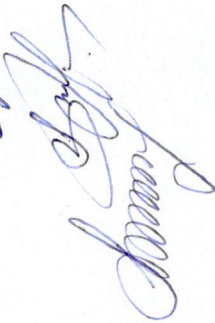
**ТАБЕЛЬ
СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

Начальник Управления стандартов
безопасности полётов



Ходжаев М.Б.

Заместитель начальника Управления
стандартов безопасности полётов

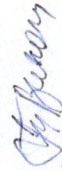


Аннамередов В.А.

Начальник отдела аэронавигации

Гурбангелдиев Ю.Д.

Начальник отдела лёгких стандартов



Тамаев Р.В.

Начальник отдела надзора и
контроля расследований



Сапаров Г.К.

Начальник центрально - производственной
диспетчерской службы международного
аэропорта Ашхабад



Атаев А.М.

Ашгабат 2019

Лист регистрации изменений и дополнений.
Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.
Ниже приводится форма для регистрации поправок.

№	Дата издания	Дата внесения	Кем внесено	Примечание

Оглавление

Лист регистрации изменений и дополнений.....	3
1.Общие положения.....	5
2.Перечень сообщений.....	7
2.1.Сообщения эксплуатанта (командира) ВС.....	7
2.2.Сообщения АДП.....	9
2.3.Сообщения органов УВД.....	16
2.4.Сообщения ГС ГЦ ЕС ОрВД.....	22
2.5.Сообщения ЦПДС международного аэропорта Ашхабад.....	24
2.6.Сообщения ПДСА.....	26
Приложение 1.....	30

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Табель сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации Туркменистана (далее – Табель) разработан в соответствии Воздушного кодекса Туркменистана, Инструкции по применению Положения об использовании воздушного пространства Туркменистана, ДОС4444 Организация воздушного движения (PANS-ATM) международной организации гражданской авиации ИКАО.
- 1.2. Требования Табеля распространяются на авиакомпании любой формы собственности, представительства, а также общественные организации и физические лица, авиация которых выполняет полеты с аэропортов Туркменистана.
- 1.3. Контроль за выполнением требований Табеля возлагается на начальников ГЦ ЕС УВД Туркменистана, РЦ ЕС УВД, ЦПДС международного аэропорта Ашхабад, служб УВД аэропортов, а также БЭРТОС, ПДСА, эксплуатантов ВС в части их касающейся.
- 1.4. Все должностные лица и исполнители, связанные с организацией, обеспечением и выполнением полетов и УВД, несут личную ответственность за выполнение требований Табеля.
- 1.5. Порядок передачи сообщений о полетах на местных воздушных линиях и при выполнении авиационных работ в пределах зоны УВД определяется настоящим Табелем и Положением об использовании воздушного пространства Туркменистана.
- 1.6. Обмен информацией предусмотренной настоящим Табелем, может осуществляться по каналам АФТН, телекс, СИТА, Интернет, факсимильной и/или телефонной связи или с помощью автоматизированных диспетчерских систем, предусматривающих возможность обмена такой информацией.
- 1.7. Главный Центр ЕС ОрВД обеспечивает передачу информации, предусмотренной настоящим Табелем.
- 1.8. К литерным и контрольным рейсам относятся рейсы, которым присваиваются контрольные обозначения «А», «К», «ПК», организуемые и обеспечиваемые в соответствии со специальными организационно-распорядительными документами агентства «Туркменховаеллары»
- 1.9. Телеграфные обозначения для сообщений указаны в Сборнике телеграфных индексов пунктов, эксплуатантов, предприятий, служб и должностных лиц гражданской авиации Туркменистана.

1.10. Принятые сокращения:

УВД – управление воздушным движением

ГС – гражданский сектор

ГЦ - главный центр

РЦ - районный центр

ЕС - единая система

АДП – аэродромно диспетчерский пункт

ЦПДС – центральная производственно-диспетчерская служба агентства «Туркменховаеллары»

ПДСА - производственно-диспетчерская служба аэропорта

ПДСП - производственно-диспетчерская служба предприятия (эксплуатанта ВС)

ПОД – пункт обязательного донесения

МВЛ – местная воздушная линия

ЭВС – экипаж воздушного судна

АХР – авиационно-химические работы

ГГС - громко-говорящая связь

АФТН- авиационная фиксированная телеграфная связь

КВС- командир воздушного судна

ВС- воздушное судно

БЭРТОС- база электро-радиотехнического обеспечения и связи

IFPS- Integrated initial Flight Plan Processing System (зона Евроконтроля)

UTC- всемирное координированное время

ЭП- эшелон полета

ВОРЛ- вторичный обзорный радиолокатор

ППП- правила полетов по приборам

РДЦ – районный диспетчерский центр

РПИ- район полетной информации

ВЭС – внешне-экономическая связь

ОрВД- организация воздушного движения

2. ПЕРЕЧЕНЬ СООБЩЕНИЙ

№ п/п	Наименование сообщения	Индекс срочности	Срок подачи	Кто сообщает	Кому сообщает	
					По внутренним полетам	По международным полетам

2.1 СООБЩЕНИЯ ЭКСПЛУАТАНТА (КОМАНДИРА) ВС

2.1.1	AFIL-план полета с борта ВС	FF	Не позднее 20 мин до пролета ПОД выхода на трассу (МВЛ). Для ЭВС АХР не позднее 30 мин до захода солнца (по срочным заданиям в установленном порядке)	КВС	1.РДЦ по месту нахождения ВС. 2.МДП по месту нахождения ВС	1. РДЦ по месту нахождения ВС.
2.1.2	CNL-изменение постоянного или временного характера	FF	Не позднее чем 1 час до вылета, отправления рейса по плану	Эксплуатант	1.ГЦ 2.АДП вылета 3.ПДСА вылета 4.ЦПДС	1.ГЦ. 2.Полномочным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим полеты в закреплённом за ними воздушном пространстве 3.АДП вылета 4.ПДСА вылета 4.ЦПДС

2.1.3	CHG -изменения в основные данные плана полета	FF	Не позднее 3ч. до времени отправления ВС	Эксплуатант ВС	1.АДП вылета	1.ГЦ. 2.АДП вылета 3.Полномочным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим международные полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве.
2.1.4	CHG -изменения временного характера (расчетное время вылета, маршрут полета, аэродром назначения)	FF	Не менее чем за 30 мин до времени отправления по расписанию (плану)	Эксплуатант ВС	1.АДП аэропорта вылета	1.АДП аэропорта вылета
2.1.5	FPL- представленный план полета	FF	Не менее чем за 1 час до времени отправления по расписанию (плану).	Эксплуатант ВС	1.АДП аэропорта вылета 2. ГЦ	1.АДП аэропорта вылета 2. ГЦ
2.1.6	Заявка (запрос) от эксплуатантов ВС агентства «Туркменховаеллары» и АООТ «Авиакомпания Туркменистан»	FF	Не менее чем за 3 час до планируемого времени отправления	Эксплуатант ВС	1. ГЦ	1. ГЦ 2. Полномочным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим международные полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве.

2.1.7	DLA-задержка отправления ВС (продление задержки).	FF	Не позднее времени отправления ВС по расписанию (плану) или ранее назначенного времени DLA при ожидаемой задержке на 30 мин и более.	Эксплуатант ВС	1. АДП аэропорта вылета.	1. АДП аэропорта вылета.
2.1.8	Заявки на выполнение регулярных полетов	FF	Не позднее 45 дней до начала выполнения	Эксплуатант ВС	1. ГЦ	1. ГЦ 2. Полномочным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим международные полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве.

2.2 СООБЩЕНИЯ АДП

2.2.1	FPL - представленный план полета Примечание: диспетчер АДП не должен принимать FPL при отсутствии разрешений.	FF	После получения от эксплуатанта (КВС), но не позднее 30 мин до времени отправления ВС по расписанию (плану)	АДП аэропорта вылета	1.ГЦ по литеру «А». 2.ЦПДС по литеру «А». 3.РДЦ (МДП) своему и по маршруту полета. 4.АДП аэропорта первой посадки. 5.Органу войск ПВО своему. 6. ПДСА аэропорта вылета	1.ГЦ. 2.РДЦ своему и по маршруту полета до аэропорта посадки. 3.ЦПДС 4.АДП аэропорта посадки. 5.Органу войск ПВО Туркменистана. 6. ПДСА аэропорта вылета
-------	--	----	---	----------------------	---	---

Примечание: FPL будет считаться обработанным (переданным) только в том случае, когда АДП вылета получит подтверждение о прохождении FPL центров обработки (при их наличии).

Пример составления плана полета (FPL):

-TUA702-IS

-B752/M-SDFGHIRWY/S

-UDD0755

-K0840F350 DK32E DK DCT FV R11 US L169 ST N39 UP R122 AZABI A87 MAMED MAMED30A

-UTAA0304 UTAM

-PBN/A1B1C1D1L1O1 DOF/190520 REG/EZA001

EET/URRV0045 UATT0140 UTAK0209 UTAA0234

SEL/FPCR RMK

-A/WHITE C/IVANOV

Чтение сообщения:

(Сообщение, касающееся представленного плана полета. Оознавательный индекс воздушного судна TUA702; полет по ППП, категория турбулентности следа "среднее"; оснащено стандартным оборудованием связи; навигационным оборудованием и оборудованием захода на посадку для данного маршрута приемоответчик ВОРЛ с режимами А (4096 кодов) и С; вылет из Домодедово в 0755 UTC; крейсерская скорость 840 км/ч; крейсерский эшелон ЭП 350; на маршруте DK32E DK DCT FV R11 US L169 ST N39 UP R122 AZABI A87 MAMED MAMED30A; общее расчетное время полета 03 ч 04 мин; запасной аэродром пункта назначения – Мары; далее указана спецификация оборудования ВС согласно Приложения 1; дата вылета 20 мая 2019 года; регистрационный знак воздушного судна REG/EZA001; суммарное расчетное истекшее время для границ РПИ Ростова 45 мин, Актобе 01 ч 40 мин, Туркменбаши 02 ч 09 мин, Ашхабада 02 ч 34 мин; SEL/ код SELCAL для воздушных судов с соответствующим оборудованием; цвет ВС – белый; КВС Иванов.

2.2.2	CHG-изменение плана полета (FPL)	FF	Не позднее 30 мин до времени отправления ВС по расписанию (плану) или ранее назначенного времени DLA	АДП аэропорта вылета	1. РДЦ своему и по маршруту полета. 2. АДП аэропорта посадки. 3. Органу войск ПВО Туркменистана.	1. ГЦ. 2. ЦПДС. 3. РДЦ своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. ПДСА, ПДСП. 7. IFPS (по полетам в/через IFPS).
-------	----------------------------------	----	--	----------------------	--	--

Пример изменения плана полета (CHG):

(CHG-TUA253-UTAA0900-UTAK-DOF/1705-9/B738)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся изменения плана полета: опознавательный индекс воздушного судна TUA253, расчетное время вылета из аэропорта Ашхабад 0900 UTC, пункт назначения – Туркменбаши, дата вылета 17 мая; в поле №9 замена типа на B738.

2.2.3	DLA-задержка отправления ВС (продление задержки).	FF	Не позднее времени отправления ВС по расписанию (плану) или ранее назначенного времени DLA при ожидаемой задержке на 30 мин и более.	АДП аэропорта вылета	1. ГЦ . 2. ЦПДС. 3. РДЦ, МДП своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. ПДСА аэропорта вылета	1. ГЦ. 2. ЦПДС. 3. РДЦ своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. IFPS (по полетам в/через IFPS). 7. ПДСА аэропорта вылета
-------	---	----	--	----------------------	--	--

Примечание:

При выполнении рейсов в государства, входящие в зону IFPS в случае переноса вылета на следующие сутки (после 24 00 UTC) в адреса Евроконтроля EUCBZMFP, EUCHZMFP посылается CNL Message с повторным заполнением полного флайт-плана, так как центральный компьютер опознает конкретный рейс только в связи с соответствующим числом или задержке рейса более чем на 12 часов, так как FPL автоматически аннулируется из данной системы.

Пример задержки отправления ВС (DLA):
(DLA-TUA701-UTAA0900-UUDD-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся задержки, опознавательный индекс воздушного судна TUA701, пересмотренное расчетное время вылета из аэропорта Ашхабад 0900 UTC, пункт назначения – Домодедово, прочая информация отсутствует.

2.2.4	CNL- касающееся аннулирования плана полета	FF	Не позднее времени отправления ВС	АДП аэропорта вылета	1. ГЦ . 2. ЦПДС. 3. РДЦ, МДП своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. ПДСА аэропорта вылета	1. ГЦ. 2. ЦПДС. 3. РДЦ своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. IFPS (по полетам в/через IFPS). 7. ПДСА аэропорта вылета
-------	--	----	-----------------------------------	----------------------	--	--

Пример отмены рейса, плана полета (CNL):
(CNL- TUA701- UTAA0900-UUDD-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся аннулирования плана полета, аннулируйте план полета ВС, имеющего опознавательный индекс TUA701, полет планировался из Ашхабад EOTB0900 в Домодедово, прочая информация отсутствует.

2.2.5	DEP-вылет ВС	FF	Не позднее 5 мин после взлета ВС	АДП аэропорта вылета ВС	<ol style="list-style-type: none"> 1. ГЦ 2. ЦПДС. 3. Органу войск ПВО Туркменистана. 4. АДП, ПДСА аэропорта посадки. 5. РДЦ по маршруту полета. 6. ПДСА аэропорта вылета 7. Эксплуатанту ВС 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ГЦ. 2. ЦПДС. 3. Органу войск ПВО Туркменистана. 4. АДП аэропорта посадки. 5. РДЦ по маршруту полета до аэропорта посадки (за исключением входящих в зону IFPS). 6. Органу УВД аэропорта первой посадки (за исключением входящих в зону IFPS). 7. IFPS (по полетам в/через IFPS). 8. ПДСА аэропорта вылета 9. Эксплуатанту ВС
-------	--------------	----	----------------------------------	-------------------------	--	---

Примечание: По регулярным местным рейсам в сообщении DEP указывать количество пассажиров, багажа, груза и почты.

Пример вылета ВС (DEP):

(DEP- TUA701- UTAA0900- UUDD -0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся вылета, опознавательный индекс ВС TUA701, время вылета из Ашхабада -0900 UTC, пункт назначения – Домодедово, прочая информация отсутствует.

2.2.6	ARR-посадка ВС	FF	Не позднее 10 мин после посадки	АДП аэропорта посадки	1. ГЦ 2. ЦПДС. 3. Органу войск ПВО Туркменистана. 4. АДП, ПДСА аэропорта вылета. 5. ПДСА аэропорта посадки 6. Эксплуатанту ВС	1. ГЦ. 2. ЦПДС. 3. Органу войск ПВО Туркменистана. 4. АДП аэропорта вылета. 5. IFPS (по полетам в/через IFPS). 6. ПДСА аэропорта посадки 7. Эксплуатанту ВС
-------	----------------	----	---------------------------------	-----------------------	--	---

Пример посадки ВС (ARR):

(ARR - TUA702- UUDD - UTAA0900)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся посадки, опознавательный индекс ВС TUA702, время посадки в Ашхабад 0900 UTC, пункт вылета Домодедово.

2.2.7	RQS- сообщение, касающееся запроса дополнительного плана полета	FF	При необходимости	АДП аэропорта	Аэродром вылета	Аэродром вылета
-------	---	----	-------------------	---------------	-----------------	-----------------

Пример запроса дополнительного плана полета (RQS):

(RQS-KLM405/A4046-ENAM-UTAA-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся запроса дополнительного плана полета; опознавательный индекс воздушного судна KLM405/; код работающего в режиме А ВОРЛ – 4046; аэродром вылета – Амстердам; аэродром назначения – Ашхабад; прочая информация отсутствует.

2.2.8	RQP - сообщение, касающееся запроса плана полета	FF	При необходимости	АДП аэропорта	Аэродром вылета	Аэродром вылета
-------	--	----	-------------------	---------------	-----------------	-----------------

Пример запроса плана полета (RQP):
(RQP-IRM079-OIII-UTAA-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся запроса плана полета; опознавательный индекс воздушного судна – IRM079; вылетело из Тегерана; пункт назначения – Ашхабад; прочая информация отсутствует.

2.2.9	SPL - сообщение, касающееся дополнительного плана полета	FF	После получения RQS	АДП аэропорта	Аэродром вылета	Аэродром вылета
-------	--	----	---------------------	---------------	-----------------	-----------------

Пример касающееся дополнительного плана полета (SPL):
(SPL- TUA819

-UTAA0920

-OMDB0200 OMAA

-REG/EZA001 RMK/CHARTER

-E/0640 P/100 R/V J/L A/WHITE C/IVANOV)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся дополнительного плана полета; опознавательный индекс воздушного судна TUA819A, ВОРЛ отсутствует; время вылета из Ашхабада 0920 UTC; пункт назначения – Дубай, общее расчетное истекшее время 2 ч; запасной аэродром – Абу-Даби; регистрационные знаки воздушного судна EZA001, чартерный рейс; запас топлива на 6 ч 40 мин после вылета; на борту находится 100 чел.; на борту имеется портативная радиостанция, работающая на международной аварийной частоте 121,5 МГц; на борту имеются спасательные жилеты, оснащенные источниками света; цвет воздушного судна белый; фамилия командира Иванов.

2.3 СООБЩЕНИЯ ОРГАНОВ УВД

2.3.1	ALR-первичное сообщение об авиационном происшествии, инциденте (серьезном инциденте), а также любой информации об угрозе безопасности ВС, экипажу и пассажирам.	SS	Немедленно по получении сведений/установлении факта/.	Орган УВД	1.ГЦ 2.Управление стандартов безопасности полетов. 3.Инспекции своего аэропорта. 4.Органу войск ПВО своему. 5.ЦПДС. 6.Эксплуатанту ВС	1.ГЦ 2.Управление стандартов безопасности полетов. 3.Инспекции своего аэропорта. 4.Органу войск ПВО своему. 5.ЦПДС. 6.Эксплуатанту ВС
-------	---	----	---	-----------	--	--

Пример первичного сообщения об авиационном происшествии (ALR):

(ALR- INCERFA/UTAALMXX

-BEL702-IS

-B752/M-SDFGHIRWY/S

-UDD0755

-K0840F350 DK32E DK DCT FV R11 US L169 ST N39 UP R122 AZABI A87 MAMED MAMED30A

-UTAA0304 UTAM

-PBN/A1B1C1D1L1O1 DOF190520 REG/BE001

EET/URRV0045 UATT0140 UTAK0209 UTAA0234

SEL/FPCR RMK/IRS FAILURE OVER NONIK

-E/0300 P/180 A/WHITE C/IVANOV

-OPR/BELUGA AIRLINES)

Чтение сообщения:

(Сообщение, касающееся аварийного оповещения – стадия неопределенности – объявлена органом ОВД Ашхабада в связи с докладом от ЭВС об отказе IRS. Оповещательный индекс воздушного судна BEL702; полет по ППП, категория турбулентности следа "среднее"; оснащено стандартным оборудованием связи; навигационным оборудованием и

оборудованием захода на посадку для данного маршрута приемоответчик ВОРЛ с режимами А (4096 кодов) и С; вылетел из Домодедово в 0755 UTC; крейсерская скорость 840 км/ч; крейсерский эшелон ЭП 350; на маршруте DK32E DK DCT FV R11 US L169 ST N39 UP R122 AZABI A87 MAMED MAMED30A; общее расчетное время полета 03 ч 04 мин; запасной аэродром пункта назначения – Мары; далее указана спецификация оборудования ВС согласно Приложения 1; дата вылета 20 мая 2019 года; регистрационный знак воздушного судна REG/BE001; суммарное расчетное истекшее время для границ РПИ Ростова 45 мин, Актобе 01 ч 40 мин, Туркменбаши 02 ч 09 мин, Ашхабада 02 ч 34 мин; SEL/ код SELCAL для воздушных судов с соответствующим оборудованием; по докладу ЭВС отказ IRS над геоточкой NONIK; остаток топлива на 3 часа полета; количество человек на борту 180; цвет ВС – белый; КВС Иванов; воздушное судно эксплуатируется авиакомпанией Белуга).

2.3.2	RCF-потеря радиосвязи с ВС	SS	Немедленно после установлении факта	Орган УВД	1.ГЦ 2.Управление стандартов безопасности полетов. 3.Инспекции своего аэропорта. 4.Органу войск ПВО своему. 5.ЦПДС. 6.Эксплуатанту ВС	1.ГЦ 2.Управление стандартов безопасности полетов. 3.Инспекции своего аэропорта. 4.Органу войск ПВО своему. 5.ЦПДС. 6.Эксплуатанту ВС
-------	----------------------------	----	-------------------------------------	-----------	--	--

Пример сообщения касающейся отказа радиосвязи (RCF):

(RCF–DLH755 A0325 - 1231 135,2 NINOP 1229 TRANSMITTING ONLY 134,5 MHZ LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся отказа радиосвязи: опознавательный индекс воздушного судна DLH755; код ВОРЛ 0325; последний раз выходило на связь с ашхабадским РДЦ в 1231 UTC на частоте 135,2 МГц; последнее сообщенное местоположение – геоточка NINOP 1229 UTC; остающиеся возможности поддержания связи; последняя передача велась на частоте 134,5 МГц; донесение о пролете геоточки NINOP подтверждено наблюдением с помощью радиолокатора.

2.3.3	CHG-изменение плана полета (FPL)	FF	При получении изменений в FPL	Орган УВД	1. РДЦ своему и по маршруту полета. 2. АДП аэропорта посадки. 3. Органу войск ПВО Туркменистана. 4. Эксплуатанту ВС	1. ГЦ 2. ЦПДС. 3. РДЦ своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки. 5. Органу войск ПВО Туркменистана. 6. ПДСА 7. IFPS (по полетам в/через IFPS). 8. Эксплуатанту ВС
-------	----------------------------------	----	-------------------------------	-----------	--	--

Пример сообщения касающейся изменения плана полета (CHG)
(CHG-TUA253-UTAA0900-UTAK-DOF/1705-16/UTAT- RMK/0950 DCT ALT)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся изменения плана полета: опознавательный индекс воздушного судна TUA253, расчетное время вылета из аэропорта Ашхабад 0900 UTC, пункт назначения – Туркменбаши, дата вылета 17 мая; в поле №16 замена аэродрома назначения Дашогуз; уход на запасной аэродром.

2.3.4	CPL - сообщение, касающееся текущего плана полета	FF	За 20 минут до расчетного времени пролета точки передачи управления	Передающий РДЦ	Смежному РДЦ	Смежному РДЦ
-------	---	----	---	----------------	--------------	--------------

Пример сообщения касающейся текущего плана полета (CPL)

(CPLTRN/ASB-TUA820/A5120-IS

-B738/M-S/C

-OADB- ORPAB /1341F140F160F

-N0420F140 ORPAB30A

-UTAA

-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся текущего плана полета с указанием опознавательного индекса передающего органа TRN и опознавательного индекса принимающего органа ASB; опознавательный индекс воздушного судна TUA820, последний присвоенный код ВОРЛ в режиме А-5120; полет по ППП регулярный; одно воздушное судно В738, категория турбулентности следа – "среднее", оснащено стандартным связным, навигационным маршрутным оборудованием и оборудованием захода на посадку и приемоответчиком ВОРЛ с режимами А (4096 кодов) и С, пункт вылета – Дубай; расчетное время пересечения "границы" в геоточке ОРРАВ – 1341 UTC; центром в Тегеране выдано разрешение на полет на ЭП 140, но пролет геоточки ОРРАВ должен осуществляться ЭП 160 (или выше); истинная воздушная скорость – 420 уз; запрошенный крейсерский эшелон ЭП 140; воздушное судно будет следовать по схеме ОРРАВ30А; пункт назначения аэропорт Ашхабад; прочая информация отсутствует.

2.3.5	EST - сообщение, касающееся расчетных данных	FF	За 20 минут до расчетного времени пролета точки передачи управления	Передающий РДЦ	Смежному РДЦ	Смежному РДЦ
-------	--	----	---	----------------	--------------	--------------

Пример сообщения касающейся расчетных данных (EST):

(ESTTRN/ASB– TUA820/A5631– OADB – ОРРАВ /1548F140F160F – УТАА)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся расчетных данных с указанием опознавательного индекса передающего органа TRN и опознавательного индекса принимающего органа ASB, опознавательный индекс воздушного судна TUA820, последний присвоенный код ВОРЛ в режиме А-5631; аэродром вылета – Дубай; расчетное время пролета геоточки ОРРАВ – 1548 UTC, разрешен ЭП 140, воздушное судно пролетит ОРРАВ на ЭП 160 или ниже в режиме снижения; аэродром назначения – Ашхабад.

2.3.6	CDN - сообщение, касающееся координации	FF	При необходимости после получения EST или CPL	Принимающий и/передающий РДЦ	Смежному РДЦ	Смежному РДЦ
-------	---	----	---	------------------------------	--------------	--------------

Пример сообщения касающейся координации (CDN):

(CDNTRN/ASB098ASB/TRN036-TUA820/A5136-OMBD-UTAA-14/ ORPAB /1735F140F160F)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся координации центрами Тегеран и Ашхабад, за которыми следует порядковый номер данного сообщения (098), направленного Тегераном, а затем аналоговые данные, обозначающие переданное сообщение Ашхабадом, касающееся текущего плана полета, к которому относится данное сообщение (ASB/TRN036); опознавательный индекс воздушного судна TUA820 /код работающего в режиме А ВОРЛ – 5136; полет по маршруту Дубай-Ашхабад; предложение касается поля типа 14, т. е. Ашхабад возьмет на себя управление данным полетом в пограничном пункте ORPAB в 1735 UTC, когда воздушное судно пролетит этот пограничный пункт на ЭП 160 или ниже, в режиме снижения до разрешенного эшелона полета ЭП 140.

2.3.7	ACP - сообщение, касающееся приемлемости	FF	После получения EST, CPL или CDN	Принимающий РДЦ	Смежному РДЦ	Смежному РДЦ
-------	--	----	----------------------------------	-----------------	--------------	--------------

Пример сообщения касающейся приемлемости (ACP):

(ACPASB/TRN086TRN/ASB142-TUA820/A4570-OMDB-UTAA)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся приемлемости; идентификаторы Ашхабада и Тегерана, за которыми следует порядковый номер данного сообщения (086), переданного Ашхабадом, а затем аналоговые данные, обозначающие направленное из Тегерана сообщение, касающееся текущего плана полета, к которому относится данное сообщение (142); опознавательный индекс воздушного судна TUA820/код работающего в режима А ВОРЛ – 4570; полет по маршруту Дубай-Ашхабад; условия приемлемости.

2.3.8	RQP - сообщение, касающееся запроса плана полета	FF	После получения EST	Принимающий РДЦ	Смежному РДЦ	Смежному РДЦ
-------	--	----	---------------------	-----------------	--------------	--------------

Пример сообщения касающейся запроса плана полета (RQP):
(RQP-IRM079-OIII-ZBAA-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся запроса плана полета; опознавательный индекс воздушного судна – IRM079; вылетело из Тегерана; пункт назначения – Пекин; прочая информация отсутствует.

2.3.9	RQS- сообщение, касающееся запроса дополнительного плана полета	FF	При необходимости	Орган УВД	Аэродром вылета	Аэродром вылета
-------	---	----	-------------------	-----------	-----------------	-----------------

Пример сообщения касающейся запроса дополнительного плана полета (RQS):
(RQS-KLM405/A4046-ENAM-VTBS-0)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся запроса дополнительного плана полета; опознавательный индекс воздушного судна KLM405/; код работающего в режиме А ВОРЛ – 4046; аэродром вылета – Амстердам; аэродром назначения – Бангкок; прочая информация отсутствует.

2.3.10	SPL - сообщение, касающееся дополнительного плана полета	FF	После получения RQS	Аэродром вылета	Орган УВД	Орган УВД
--------	--	----	---------------------	-----------------	-----------	-----------

Пример сообщения касающейся дополнительного плана полета (SPL):
(SPL- TUA819A

-UTAA0920

-OMDB0200 OMAA

-REG/EZA001 RMK/CHARTER

-E/0640 P/100 R/V J/L A/WHITE C/IVANOV)

Чтение сообщения:

Сообщение, касающееся дополнительного плана полета; опознавательный индекс воздушного судна TUA819A, ВОРЛ отсутствует; время вылета из Ашхабада 0920 UTC; пункт назначения – Дубай, общее расчетное истекшее время 2 ч; запасной аэродром – Абу-Даби; регистрационные знаки воздушного судна EZA001, чартерный рейс; запас топлива на 6 ч 40 мин после вылета; на борту находится 100 чел.; на борту имеется портативная радиостанция, работающая на международной аварийной частоте 121,5 МГц; на борту имеются спасательные жилеты, оснащенные источниками света; цвет воздушного судна белый; фамилия командира Иванов.

2.4 СООБЩЕНИЯ ГС ГЦ ЕС ОрВД

2.4.1	Заявка (запрос) авиакомпаний на полеты чартерных рейсов, RPL и их изменения с посадкой в аэропортах Туркменистана	GG	После получения сообщения	ГЦ	1.ЦПДС 2.ПДСА аэропортов посадок Туркменистана. 3.Органу войск ПВО Туркменистана 4.Отдел ВЭС агентства ТХЕ при наличии груза в/из Туркменистана на чартерные рейсы и RPL только для иностранных авиакомпаний. 5. АООТ «Авиакомпании «Туркменистан»	1.ЦПДС 2.ПДСА аэропортов посадок Туркменистана. 3.Органу войск ПВО Туркменистана 4.Отдел ВЭС агентства ТХЕ при наличии груза в/из Туркменистана на чартерные рейсы и RPL только для иностранных авиакомпаний. 5. АООТ «Авиакомпании «Туркменистан»
2.4.2	Заявка (запрос) авиакомпаний на использование воздушного пространства Туркменистана на пролет чартерных рейсов, RPL и их изменения	GG	После получения сообщения	ГЦ	1.Органу войск ПВО Туркменистана	1.Органу войск ПВО Туркменистана

2.4.3	Разрешение на использование воздушного пространства Туркменистана и производство посадок на аэродромах агентства ТХЕ.	GG	После получения согласия от адресатов куда была направлена заявка на согласование	ГЦ	<ol style="list-style-type: none"> 1.ЦПДС 2.Эксплуатанту ВС (полномочному авиационному органу от которого поступил запрос). 3.РДЦ по маршруту полета в пределах Туркменистана. 4.ПДСА и АДП аэропортов посадок Туркменистана 5.Органу войск ПВО Туркменистана 	<ol style="list-style-type: none"> 1.ЦПДС 2.Эксплуатанту ВС (полномочному авиационному органу от которого поступил запрос). 3.РДЦ по маршруту полета в пределах Туркменистана. 4.ПДСА и АДП аэропортов посадок Туркменистана 5.Органу войск ПВО Туркменистана
2.4.4	Запрет на использование воздушного пространства Туркменистана и производство посадок на аэродромах агентства ТХЕ.	DD	После принятия решения	ГЦ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Эксплуатанту ВС (полномочному авиационному органу от которого поступил запрос). 2.АДП вылета 3. РДЦ по маршруту полета в пределах Туркменистана. 4.Органу войск ПВО Туркменистана 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Эксплуатанту ВС (полномочному авиационному органу от которого поступил запрос). 2.АДП вылета 3. РДЦ по маршруту полета в пределах Туркменистана. 4.Органу войск ПВО Туркменистана

2.5 СООБЩЕНИЯ ЦПДС МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА АШХАБАД

2.5.1	Запрос (заявка) на международные рейсы ВС АООТ «Авиакомпания «Туркменистан» вне расписания и с отклонениями от расписания (плана).	GG	В установленные государствами сроки	ЦПДС	1.Эксплуатанту ВС	1. Полномочным авиационным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве. 2. МИД Туркменистана (при необходимости обеспечения полета по дипломатическим каналам). 3. Представительствам АООТ «Авиакомпания «Туркменистан» по маршруту полета. 4. ГЦ 5. Эксплуатанту ВС
2.5.2	Неутверждение заявок на выполнение полетов	GG	Не позднее 1 часа после получения планов, заявки	ЦПДС	1. ГЦ 2. ПДСА аэропортов от которых получены планы (заявки). 3. Эксплуатанту ВС	1. ГЦ 2. АДП аэропорта планируемой посадки в Туркменистане. 3. Эксплуатанту ВС
2.5.3	Указание по выполнению литерных и подконтрольных рейсов	GG	Немедленно по получении задания	ЦПДС	1. ГЦ 2. ПДСА и АДП аэропортов вылета и посадок. 3. Эксплуатанту ВС	1. ГЦ 2. Полномочные авиационные органы иностранных государств при полетах за пределы Туркменистана. 3. Представительствам АООТ «Авиакомпания «Туркменистан» по маршруту полета. 4. Эксплуатанту ВС

2.5.4	Указание по выполнению рейсов (изменения расписания, использование резервного ВС и др.)	GG	Не позднее чем за 2 часа до отправления ВС	ЦПДС	1.ГЦ 2.ПДСА и АДП аэропортов вылета и посадок. 3.Эксплуатанту ВС	1.ГЦ 2.Представительствам АООТ «Авиакомпания «Туркменистан» по маршруту полета. 3.Информировать полномочные авиационные органы иностранных государств при полетах за пределы Туркменистана. 4.ПДСА и АДП аэропортов вылета и посадок в пределах Туркменистана. 5.Эксплуатанту ВС
2.5.5	Первоначальное донесение об авиационном происшествии, инциденте (серьезном инциденте), а также любой информации об угрозе безопасности ВС, экипажу и пассажирам.	SS	Не позднее трех часов после получения сообщения	ЦПДС	1.Управление стандартов безопасности полетов 2.Начальнику агентства ТХЕ	1.Управление стандартов безопасности полетов 2.Начальнику агентства ТХЕ 3.Эксплуатанту ВС.

2.6 СООБЩЕНИЯ ПДСА

2.6.1	Согласование выполнения рейса, в том числе оперативное изменение СЛОТОВ (вне расписания, совмещение и отмена рейсов, изменение пунктов посадок, изменение времени вылета, замена типа ВС и др.).	GG	Не позднее 3 часов до времени отправления ВС по расписанию (плану). Ответ не позднее 1 часа после получения запроса.	ПДСА	1.ЦПДС 2. Эксплуатанту (заявителю) ВС 3. ГЦ	1.ЦПДС 2. Полномочным авиационным органам иностранных государств, разрешающим и обеспечивающим международные полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве, в том числе получение СЛОТОВ на прибытие. 3. ГЦ 4. Эксплуатанту (заявителю) ВС
2.6.2	ALR-первичное сообщение о повреждении ВС, чрезвычайных происшествиях на земле, а также любой информации об угрозе безопасности ВС, экипажу и пассажирам.	SS	Немедленно по получении сообщения	ПДСА	1.ЦПДС 2. Управление стандартов безопасности полетов 3. Инспекции своего аэропорта. 4. Руководителю аэропорта 5. Эксплуатанту ВС	1.ЦПДС. 2. Управление стандартов безопасности полетов 3. Эксплуатанту ВС
2.6.3	Регулярность полетов.	GG	Не позднее 6-ти часов местного времени следующих суток.	ПДСА аэропорт ов вылета	1.ЦПДС 2. Эксплуатанту ВС	1.ЦПДС 2. Эксплуатанту ВС

2.6.4	CHG-изменение плана полета (FPL)	FF	Не позднее 30 мин до времени отправления ВС по расписанию (плану) или ранее назначенного времени DLA	ПДСА аэропортов вылета	<ol style="list-style-type: none"> 1. ГЦ 2. ЦПДС. 3. РДЦ, МДП своему и по маршруту полета. 4. АДП аэропорта посадки 5. Органу войск ПВО Туркменистана 6. Эксплуатанту ВС 	
-------	----------------------------------	----	--	------------------------	--	--

Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о представленном плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного сообщения

1. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна представляет собой сведения о планируемом полете.
2. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна для получения разрешения на использование воздушного пространства включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 8 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ТИП ПОЛЕТА

Поле 9 – КОЛИЧЕСТВО, ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 10 – ОБОРУДОВАНИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ (ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 19 - ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна подается пользователем воздушного пространства или его представителем в орган ОВД по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, а также экипажем с борта воздушного судна.

4. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается до расчетного времени отправления в сроки, определяемые авиационными правилами, устанавливающими организацию планирования использования воздушного пространства.

5. Представленный план полета воздушного судна по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений подается в виде формализованной телеграммы, состоящей из трех частей: адресной, информационной и подписной.

Пользователи воздушного пространства несут ответственность за то, чтобы сообщение о представленном плане полета воздушного судна и любые изменения к нему были адресованы всем соответствующим органам обслуживания воздушного движения, находящимся за пределами воздушного пространства Туркменистана.

Информационная часть телеграммы заполняется в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

6. Представленный план полета воздушного судна по телефонной сети общего пользования подается при наличии в соответствующем органе ОВД специального выделенного телефонного номера и оператора по приему и обработке сообщения о плане полета (далее - оператор).

В таком случае пользователь воздушного пространства или его представитель заполняет через оператора информационную часть плана, указывая данные для внесения в соответствующие поля в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

7. Представленный план полета на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, подается в орган ОВД на специальном бланке, вид которого представлен в данном приложении.

Бланк заполняется печатными буквами. При заполнении бланков перенос текста на другую строку допускается только целыми группами (словами) без их разрывов.

8. Для заполнения полей сообщения о представленном плане полета воздушного судна используются буквы латинского алфавита.

9. Состав (объем) информации, включаемой в информационную часть представленного плана полета воздушного судна:

9.1. В поле 3 (Тип сообщения) указывается тип сообщения (три знакоместа) после открытия круглой скобки без пробела.

Для представленного плана полета воздушного судна используется индекс – FPL.

Пример заполнения поля 3: (FPL

9.2. В поле 7 (Опознавательный индекс воздушного судна) задействуется не более семи буквенно-цифровых знакомест и указывается:

а) для воздушного судна государственной авиации при выполнении внутренних полетов и для воздушного судна экспериментальной авиации при выполнении внутреннего или международного полета - радиотелефонный позывной (из пяти цифр) командира воздушного судна (командира группы воздушных судов) или командира воздушного судна, осуществляющего разведку погоды при полетах в районе аэродрома (аэроузла);

б) для воздушных судов гражданской авиации при выполнении коммерческих полетов, а также для воздушных судов государственной авиации при выполнении международных полетов - номер рейса, состоящий не более чем из семи буквенно-цифровых знаков (если эксплуатанту не присвоен код ИКАО, то следует указывать номер государственной регистрации воздушного судна);

в) для воздушных судов авиации общего назначения (за исключением сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается);

г) для сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается – радиотелефонный позывной командира воздушного судна, состоящий не более чем из семи буквенно-цифровых знаков.

Пример заполнения поля 7: -TUA701

В случае если сверхлегкое воздушное судно авиации общего назначения не оборудовано средствами радиосвязи с органами ОВД, то в поле 7 указываются ZZZZ.

9.3. В поле 8 (Правила полетов и тип полета) задействуется не более двух буквенных знакомест.

Правила полета указываются одной из следующих латинских букв:

I – если планируется, что весь полет будет выполняться по правилам приборных полетов (далее - ППП);

V - если планируется, что весь полет будет выполняться по правилам визуальных полетов (далее - ПВП);

Y - если полет вначале будет выполняться по ППП, а затем один или несколько раз будут изменены правила полета;

Z - если полет вначале будет выполняться по ПВП, а затем один или несколько раз будут изменены правила полета.

Если в поле 8 указываются буква Y или Z, то в поле 15 «Маршрут» указываются пункты (точки), где будет осуществляться переход от одних правил полета к другим, при этом через пробел для ППП записывается IFR, для ПВП - VFR.

Тип полета обозначается одной из следующих букв:

S - для полетов воздушных судов гражданской авиации по расписанию регулярных воздушных перевозок;

N- для полетов воздушных судов гражданской авиации вне расписания регулярных воздушных перевозок или с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок;

G - для полетов гражданской авиации общего назначения;

M - для полетов воздушных судов государственной военной авиации и государственной авиации специального назначения;

X – для полетов воздушных судов экспериментальной авиации, а также для любых других категорий полетов, не указанных выше.

Примеры заполнения поля 8:

IS - полет по ППП по расписанию;

IM - полет по ППП воздушного судна государственной авиации;

IX - полет по ППП воздушного судна экспериментальной авиации.

9.4. В поле 9 (Количество, тип воздушных судов, категория турбулентного следа) задействуется не более восьми буквенно-цифровых знакомест.

Для указания количества воздушных судов, в случае если полет выполняется группой, используется одно или два знакоместа. При этом для полета воздушного судна, выполняемого одиночно, записывается только обозначение его типа.

Если полет выполняется одновременно несколькими однотипными воздушными судами, указываются их количество и обозначение их типа.

Если отсутствует условное обозначение типа воздушного судна или планируется групповой полет разнотипных воздушных судов, то в поле 9 проставляется -

ZZZZ, а в поле 18 после сокращения TYP/ записываются наименование типа воздушного судна или количество и типы воздушных судов.

Обозначения типов воздушных судов содержатся в документе ИКАО «Условные обозначения типов воздушных судов» (Doc 8643 ИКАО).

После обозначения типа воздушного судна, в случае если его полет планируется по маршруту ОВД и (или) взлет (посадку) на гражданском аэродроме, через косую черту указывается одна из следующих букв, обозначающих категорию турбулентного следа воздушного судна:

H - для тяжелых воздушных судов (максимальная взлетная масса от 136000 кг до 500000 кг), при этом J - для А-380-800;

M - для средних воздушных судов (максимальная взлетная масса менее 136 000 кг и более 7000 кг);

L - для легких ВС (максимальная взлетная масса 7000 кг и менее).

Пример заполнения поля 9:

-A388/J

-B707/M

-2FK27/M

-ZZZZ/L

9.5. В поле 10 (Оборудование и возможности) указывается:

- наличие соответствующего исправного оборудования на борту воздушного судна;

- оборудование и возможности, соответствующие квалификации летного состава.

9.5.1. Для обозначения наличия на борту средств радиосвязи, навигационных средств, средств захода на посадку и возможности такого оборудования необходимо указать одну из следующих букв:

N - в случае отсутствия бортовых средств связи, навигационных средств и средств захода на посадку для полета по маршруту, либо это оборудование не работает;

S - если имеются стандартные бортовые средства связи, навигационные средства или средства захода на посадку для данного маршрута полета, а также они находятся в исправном состоянии. В случае использования буквы S к стандартному оборудованию относятся радиостанция ОВЧ, VOR и ILS.

Кроме вышеуказанных букв или вместо них необходимо применить одну или несколько следующих букв для обозначения имеющихся и исправных средств связи, навигационных средств, средств захода на посадку и возможностей:

A - система посадки на основе GBAS;

B - LPV (APV с SBAS);

C - LORAN C;

D - DME;

E1 - FMC WPR ACARS;

E2 - D-FIS ACARS;

E3 - PDC ACARS;

F - ADF;

G – GNSS;
H - ВЧ-радиотелефон;
I - инерциальная навигация;
J1 - VDL режима 2 для CPDLC на основе ATN;
J2 - HFDL для CPDLC на основе FANS 1/A;
J3 - VDL режима A для CPDLC на основе FANS 1/A;
J4 - VDL режима 2 для CPDLC на основе FANS 1/A;
J5 - SATCOM (INMARSAT) для CPDLC на основе FANS 1/A;
J6 - SATCOM (MTSAT) для CPDLC на основе FANS 1/A;
J7 - SATCOM (Iridium) для CPDLC на основе FANS 1/A;
K – MLS;
L – ILS;
M1- радиотелефонная связь (RTF) SATCOM для УВД (INMARSAT);
M2 - радиотелефонная связь (RTF) для УВД (MTSAT);
M3 - радиотелефонная связь (RTF) для УВД (Iridium);
O – VOR;
с P1 по P9 - зарезервированы для RCP;
R - утверждено для PBN;
T – TACAN;
U - УВЧ-радиотелефон;
V - ОВЧ-радиотелефон;
W - утверждено для RVSM;
X - утверждено для MNPS;
Y - ОВЧ-радиотелефон с возможностью разноса каналов 8,33 кГц;
Z - прочее бортовое оборудование или прочие возможности.
В случае использования буквы G (типы внешнего функционального дополнения GNSS), если таковые имеются, указываются в поле 18 после индекса NAV/ и отделяются интервалом.
В соответствии с требованиями (стандарт RTCA/EUROCAE) к функциональной совместимости применительно к Baseline 1 ATN (стандарт ATN B1 INTEROP – DO-280 В/ED-110В) для обслуживания по линии передачи данных, диспетчерских разрешений и информации/связи в целях организации воздушного движения/проверки микрофона при УВД.
В случае использования буквы R в поле 18 после группы знаков PBN/ указываются достижимые уровни основанной на характеристиках навигации (инструктивный материал по применению основанной на характеристиках навигации на конкретном участке маршрута, маршруте или в конкретном районе содержится в документе ИКАО «Руководство по основанной на характеристиках навигации» (Doc 9613 ИКАО).
В случае использования буквы Z в поле 18 указать другое бортовое оборудование или другие возможности после соответствующей группы знаков COM/, NAV/ и/или DAT.

9.5.2. Информация о навигационных характеристиках предоставляется органу ОВД для целей выдачи разрешения и задания маршрута.

Для обозначения оборудования наблюдения и возможности воздушного судна следует указать:

N - в случае отсутствия или неисправности бортового оборудования наблюдения для данного маршрута полета;

или один или несколько из следующих идентификаторов, состоящих не более чем из 20 знаков, для обозначения исправного бортового оборудования и/или возможностей наблюдения:

для ВОРЛ режимов А и С:

A - приемопередатчик – режим А (4 цифры – 4096 кодов)

C - приемопередатчик – режим А (4 цифры – 4096 кодов) и режим С.

для ВОРЛ режима S:

E - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте и удлиненного самогенерируемого сигнала (ADS-B);

H - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте и возможностью усовершенствованного наблюдения;

I - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, но без передачи данных о барометрической высоте;

L - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте, удлиненного самогенерируемого сигнала (ADS-B) и возможностью усовершенствованного наблюдения;

P - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи данных о барометрической высоте, но без передачи опознавательного индекса воздушного судна;

S - приемопередатчик – режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте;

X - приемопередатчик – режим S, без возможности передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте;

для АЗН – В (ADS-B):

B1 - ADS-B с возможностью ADS-B «out» на выделенной частоте 1090 МГц;

B2 - ADS-B с возможностями ADS-B «out» и «in» на выделенной частоте 1090 МГц;

U1 - возможности ADS-B «out» при использовании UAT;

U2 - возможности ADS-B «out» и «in» при использовании UAT;

V1 - возможности ADS-B «out» при использовании VDL режима 4;

V2 - возможности ADS-B «out» и «in» при использовании VDL режима 4;

для АЗН – К (ADS-C):

D1 - ADS-C с возможностями FANS 1/A;

G1 - ADS-C с возможностями ATN.

Дополнительные виды применения наблюдения следует указывать в поле 18 после группы знаков SUR/ .

Пример заполнения поля 10:

ADE3RV/HB2U2V2G1

9.6. В поле 13 (Аэродром и время вылета) указываются четырехбуквенное обозначение аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) и затем без пробела расчетное время отправления (уборки колодок) в часах и минутах (четырьмя цифрами), при этом задействуется не более восьми буквенно-цифровых знакомест.

Для воздушных судов в качестве расчетного времени вылета с аэродромов гражданской авиации следует указывать планируемое время отправления с перрона (стоянки), во всех остальных случаях следует указывать планируемое время взлета воздушного судна.

Для обозначения аэродрома вылета применяется четырехбуквенный индекс ИКАО, который содержится в документе ИКАО «Указатели (индексы) местоположения» (Дос 7910 ИКАО).

Для обозначения аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) государственной и экспериментальной авиации применяются индексы, указанные в Сборнике четырехбуквенных указателей (индексов) местоположения аэродромов, полигонов, посадочных и вертолетных площадок для использования государственной и экспериментальной авиацией.

Если аэродром (посадочная площадка) не имеет четырехбуквенного обозначения, то в поле 13 указываются ZZZZ, а в поле 18 после сокращения DEP/ - информация согласно подпункту 13.9 пункта 13 Табеля сообщений для DEP/.

Если план полета получен с борта воздушного судна во время полета, то в поле 13 указываются индекс AFIL и без пробела расчетное время пролета первого пункта маршрута (пункта обязательного донесения), описанного в поле 15 (Маршрут полета), а в поле 18 после сокращения DEP/ указывается обозначение органа ОВД, у которого можно получить данные о дополнительном плане полета воздушного судна.

При планировании полета группы воздушных судов, который будет выполняться без использования маршрутов ОВД, дополнительно через пробел указывается дистанция в минутах и диапазон занимаемых высот в метрах. Данные разделяются косой чертой и записываются одной группой без пробелов (пример: -XLDD1000 10/300).

При планировании учебно-тренировочных (тренировочных) полетов в районе аэродрома (аэроузла) или с посадочной площадки указывается четырехбуквенное обозначение аэродрома (посадочной площадки) и время начала полетов (включая разведку погоды), которое включает в себя четыре цифры без пробелов в часах и минутах (пример: -XUED0800).

9.7 Поле 15 (Маршрут по) содержит информацию, указанную в следующей последовательности:

- о крейсерской скорости полета воздушного судна (максимум пять знаков);
- о крейсерском эшелоне (максимум пять знаков);
- о маршруте полета, включая информацию об изменении скорости полета, эшелона и /или правил полета.

9.7.1 Крейсерская скорость полета воздушного судна (истинная воздушная скорость на крейсерском участке маршрута) указывается после тире одним из следующих способов:

в километрах в час - буква К и без пробела четыре цифры, обозначающие скорость полета воздушного судна в км/ч, при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (пример: K0850 - скорость полета 850 км/ч);

в числах Маха с точностью до сотых долей - буква М и без пробела три цифры, обозначающие скорость полета воздушного судна в числах Маха с точностью до сотых долей (примеры: M085 - скорость полета 0,85 числа М);

в узлах (применяется при составлении плана международного полета, если маршрут проходит через страну, применяющую такую систему измерений) - буква N и без пробела четыре цифры, обозначающие значение скорости в узлах, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: N0485 - скорость полета 485 узлов).

Для полетов сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее - указываются ZZZZ.

9.7.2. За значением скорости без пробела указывается крейсерский эшелон (высота) полета воздушного судна для первого участка или всего намеченного маршрута. Применяются следующие способы внесения информации:

эшелон полета обозначается буквой F, за которой без пробелов записываются три цифры, соответствующие эшелону полета (примеры: F290, F380);

эшелон полета обозначается буквой S, за которой без пробелов записывается значение эшелона в десятках метров по давлению 760 мм рт. ст. (примеры: S1035 - эшелон 10350 м; S0335 – эшелон 3350 м.);

высота полета обозначается буквой M, за которой без пробелов записывается значение высоты полета в десятках метров, определяемой по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: M0040 - высота 400 м);

высота полета обозначается буквой A, за которой в сотнях футов записывается значение абсолютной высоты полета в сотнях футов, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: A045 - высота 4500 футов);

вместо высоты полета, при его выполнении по ПВП в воздушном пространстве класса G, указывается VFR.

Для групповых полетов двух и более воздушных судов за значением скорости без пробела указываются последовательно нижний и верхний крейсерские эшелоны (высоты) полета воздушного судна для первого участка или всего намеченного маршрута.

9.7.3. Вслед за обозначением крейсерской скорости и запрашиваемого эшелона (высоты) полета воздушного судна через пробелы последовательно указываются элементы маршрута полета воздушного судна, включая информацию об изменении скорости полета, эшелона и /или правил полета.

Правила относительно содержания информации при изложении элементов маршрута, а также правила описания маршрута полета воздушного судна, проходящего по маршрутам ОВД или вне маршрутов ОВД, приводятся ниже.

9.7.4. К элементам маршрута полета воздушного судна относятся:

основные точки маршрута полета воздушного судна (далее – основные точки);
обозначение маршрута ОВД;

изменение скорости и/или эшелона полета воздушного судна;

изменение правил полета.

9.7.4.1. Для описания основных точек могут использоваться от двух до 11 знаков, с помощью которых указываются:

поворотные пункты маршрута;

пункты обязательных донесений;

пункты, в которых запланировано изменение скорости или (и) эшелона полета и правил полета воздушного судна;

пункты входа на маршруты ОВД и схода с них;

пункты, в которых воздушные суда осуществляют маневрирование (схождение, расхождение, изменение строя - для групповых полетов);

пункты входа в районы ЕС ОрВД, а также в специальные зоны (зоны ограничения полетов) на маршрутах полетов и выхода из них.

Информация об основных точках может обозначаться одним из следующих способов:

кодированным индексом (используется от двух до пяти знаков), присвоенным пункту (основной точке) (пример: LN; MAY; HADDY);

географическими координатами в градусах и минутах (используется

до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - 5402N04812E);

географическими координатами в градусах (семь знакомест): две цифры - широта места в градусах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и три цифры - долгота места в градусах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - 54N048);

указанием магнитного пеленга и расстояния от маркированной точки (навигационного средства), при этом используется от двух до пяти знаков, а затем магнитный пеленг от этой точки в виде трех цифр, обозначающих градусы, и затем расстояние в километрах от маркированной точки в виде трех цифр и буквы K (расстояние в морских милях - только в виде трех цифр), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: DUB180040 - точка расположена в направлении магнитного пеленга 180 град. на расстоянии 40 морских миль от VOR «DUB»).

9.7.4.2. Маршруты ОВД, включая стандартные маршруты прилета/вылета (SID/STAR) воздушных судов, обозначаются кодированными индексами (используются от двух до семи знаков), указанными в документах аэронавигационной информации (примеры: R14; KODAP2A).

9.7.4.3. В описании маршрутов полетов воздушных судов указываются все пункты (основные точки), в которых планируется изменение скорости (на 5% или 0,01 числа Маха и более) или (и) эшелона (высоты) полета.

При этом информация излагается в следующей последовательности (используется до 21 знака включительно):

пункт, в котором изменяются скорость или (и) эшелон (высота) полета воздушного судна;

далее, после косой черты без пробелов, новые значения скорости и/или эшелона (высоты) полета воздушного судна, а также обозначение маршрута ОВД, по которому будет следовать воздушное судно, либо последующая на маршруте основная точка (пункт).

Если один из параметров (скорость, эшелон или обозначение маршрута ОВД) остается неизменным, то он при записи повторяется (пример: K0900F300 FV R11 TS/K0900F340 R11).

При наборе эшелона (высоты) в крейсерском режиме на маршруте ОВД для описания указанного действия возможно применение следующего способа (используется максимум 28 знаков):

указывается буква С и, после неё, через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать набор высоты (эшелона) в крейсерском режиме;

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при наборе, а далее указываются две высоты (два эшелона), определяющих задействованный при наборе диапазон высот (эшелонов), либо указывается высота (эшелон), после которого планируется продолжать набор в крейсерском режиме с добавлением за ним без пробела букв PLUS (пример: ...C/TS/K0850F290F350...;C/TS/K0850F290PLUS...).

Для участка маршрута полета воздушного судна вне маршрута ОВД, где планируется изменение эшелона (высоты) полета обязательно указание точек начала и окончания набора высоты и точек начала и окончания снижения следующим способом (используется максимум 28 знаков):

указывается буква С и, после нее, через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать набор высоты (эшелона) или снижение с занимаемой высоты (эшелона);

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при наборе, а далее указываются две высоты (два эшелона), определяющих задействованный при наборе (снижении) диапазон высот (эшелонов);

если протяженность участка набора (снижения) высоты составляет более 75 км, обязательно указание изложенным выше способом промежуточных пунктов, после которых планируется продолжать набор (снижение), с добавлением вместо второго эшелона без пробела букв для набора – PLUS, для снижения – MINUS.

Примеры заполнения:

...C/5753N03241E/K0850F210F270...;...C/5753N03241E/K0850S0640S0825...;

... C/5707N03385E/ K0850S1005PLUS.

9.7.4.4. Если на маршруте планируется изменение правил полета, то указывается:

пункт, после которого планируется изменить правила полетов, одним из способов, установленных для обозначения основной точки;

далее без пробела значение скорости и эшелона (высоты) полета;

после чего через интервал одно из следующих обозначений (используется три знака): VFR – для перехода с ППП на ПВП или IFR – для перехода с ПВП на ППП.

Примеры заполнения: ... LN/K0450F085 IFR ...; ... LN VFR...

9.7.4.5. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого по маршрутам ОВД, необходимо придерживаться следующих ниже правил.

9.7.4.5.1. Занятие крейсерского эшелона (высоты) после взлета, этап набора высоты после взлета до выхода на маршрут ОВД указываются последовательно одним из следующих способов:

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее через пробелы индекс (обозначение) стандартного маршрута выхода воздушного судна (SID) на первый маршрут ОВД, обозначение точки окончания SID и обозначение этого маршрута ОВД, если точка окончания SID является точкой входа на маршрут ОВД;

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее через пробелы индекс (обозначение) стандартного маршрута выхода воздушного судна (SID) на первый маршрут ОВД, обозначение точки окончания SID и далее через признак DCT все промежуточные пункты маршрута от точки окончания SID до пункта входа воздушного судна на первый маршрут ОВД (включительно) и затем обозначение этого маршрута ОВД;

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее через пробелы обозначение пункта входа воздушного судна на первый маршрут ОВД и обозначение этого маршрута ОВД;

все промежуточные пункты маршрута полета воздушного судна от аэродрома вылета до пункта входа на первый маршрут ОВД (включительно), разделенные признаками DCT, и затем обозначение этого маршрута ОВД.

9.7.4.5.2. При описании маршрута после выхода на маршруты ОВД следует каждый раз указывать:

обозначение маршрута ОВД;

каждый пункт, где осуществляется переход с одного маршрута ОВД на другой;
пункты обязательного донесения, находящиеся на границах районов Единой системы;

все пункты (основные точки), в которых планируется изменение скорости и/или эшелона (высоты) полета;

каждый пункт, после которого планируется изменить правила полетов.

9.7.4.5.3. Снижение для захода на посадку указывается одним из следующих способов:

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и индекс (обозначение) стандартного маршрута прилета (STAR) на аэродром, если эта точка является точкой начала стандартного маршрута прилета (STAR);

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и далее через признаки DCT все промежуточные пункты маршрута от точки схода с маршрута ОВД до точки начала стандартного маршрута прилета (STAR) и индекс (обозначение) этого стандартного маршрута прилета;

пункт (точка) схода с маршрута ОВД;

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и все промежуточные пункты маршрута от точки схода до аэродрома посадки, разделенные признаками DCT.

Признак DCT указывается между каждыми двумя пунктами маршрута, если полет между ними выполняется напрямую, и они задаются кодированными двух - пятибуквенными индексами.

Признак DCT применяется:

как признак - указатель полетов по установленным маршрутам движения воздушных судов в аэродромных и аэроузловых зонах;

при описании маршрутов (участков маршрутов) полетов воздушных судов вне маршрутов ОВД между пунктами, которым установлено буквенное обозначение (пример: N0420F320 AGMAR DCT KS DCT AR DCT BG R11 ..).

9.7.4.6. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого вне маршрутов ОВД, необходимо придерживаться следующих ниже правил.

9.7.4.6.1. Для этапа набора высоты после взлета за записью крейсерской скорости и эшелонном (высотой) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута) указывается пункт (основная точка), над которым воздушное судно закончит набор запланированного эшелона, через косую черту – значение скорости и эшелона (высоты), с которыми воздушное судно планирует выйти в этот пункт (пример: -K0900S670 FV /K0900 S0670..).

Если набор запланированного эшелона (высоты) полета при выполнении планируется осуществлять в границах воздушного пространства района аэродрома вылета, то пункт (основная точка), над которым воздушное судно закончит набор запланированного эшелона выбирается в районе аэродрома.

9.7.4.6.2. Для маршрута полета после занятия воздушным судном запланированного эшелона следует указывать основные точки, обозначающие: каждый поворотный пункт маршрута полета;

каждый пункт, в котором запланировано изменение скорости или (и) эшелона полета и правил полета воздушного судна;

каждый пункт входа в район Единой системы, а также в специальные зоны (запретной зоны, зоны ограничения полетов, района временного или местного режима) на маршрутах полетов и выхода из них;

каждый пункт, в котором при групповых полетах воздушные суда осуществляют маневрирование (схождение, расхождение, изменение строя).

При описании основных точек (пунктов) касающихся входа (выхода) в (из) специальные зоны (зоны ограничения полетов) на маршрутах полетов необходимо в дополнение к информации об основной точке (пункте) указывать (используется максимум 28 знаков):

через косую черту – установленное обозначение специальной зоны, которое опубликовано в документах аэронавигационной информации, включая информацию NOTAM, либо установленное обозначение маршрута ОВД;

далее через косую черту - значение скорости и эшелона (высоты), с которыми воздушное судно планирует выйти в пункт;

и далее через косую черту - расчетное истекшее время от взлета воздушного судна до пролета указанной основной точки (пункта), которое записывается четырьмя цифрами (где первые две цифры - часы, вторые - минуты).

Примеры записи: ...5753N03241E/ULR22/K0900S0670/0230...;
...5707N03385E/WR-230/K0850S1005/0155...

При описании основных точек (пунктов) касающихся маневрирования при групповых полетах воздушных судов необходимо в дополнение к информации об основной точке (пункте) указывать (используется максимум 28 знаков):

через косую черту – записываются буквы MANEWR;

далее через косую черту - значение скорости и значения нижнего и верхнего эшелонов (высот), с которыми группа воздушных судов планирует выйти в этот пункт;

и далее через косую черту - расчетное истекшее время от взлета воздушного судна до пролета указанной основной точки (пункта), которое записывается четырьмя цифрами (где первые две цифры - часы, вторые - минуты).

В случае использования букв MANEWR обязательно в поле 18 после RMK/ описываются маршруты полетов от точки расхождения до точки схождения, либо до аэродромов запланированной посадки.

9.7.4.6.3. Для этапа снижения и захода на посадку указывается:

буква С и, после неё, через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать снижение с занимаемой высоты (эшелона) до точки, начиная с которой будет выполняться полет по схеме захода на посадку;

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при снижении, а далее указываются две высоты (два

эшелона), определяющих задействованный при снижении диапазон высот (эшелонов);

если протяженность участка снижения высоты составляет более 75 км, обязательно указание изложенным выше способом промежуточных пунктов, после которых планируется продолжать набор (снижение), с добавлением вместо второго эшелона без пробела букв MINUS;

если этап снижения с занимаемой высоты (эшелона) для захода на посадку планируется в границах воздушного пространства аэродрома, то основная точка (пункт) выбирается в районе аэродрома.

9.7.4.7. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого частично по маршрутам ОВД и частично вне маршрутов ОВД, необходимо в соответствующих случаях придерживаться правил, указанных в пунктах 9.7.4.5 и 9.7.4.6 настоящего Табеля сообщений.

9.7.5. В случаях, если представленный план полета подается относительно учебно-тренировочных (тренировочных) полетов в районе аэродрома и/или за его границами, информация о маршруте полета (маршрутах полетов) в поле 15 излагается с учетом следующих особенностей.

Маршруты учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, проходящие в установленных горизонтальной и вертикальной границах района аэродрома, в поле 15 не указываются. При этом последовательно после тире и далее без пробела после косой черты указываются буквы RA, за которыми, после косой черты, без пробелов указывается значение максимальной высоты (эшелона), используемой в районе аэродрома (пример: -/RA/S0455; -/RA/F175).

Маршруты учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, которые выходят за установленные горизонтальную и вертикальную границы района аэродрома, указываются по правилам, предусмотренным в пункте 9.7.4 настоящего Табеля сообщений, для маршрутов полетов, проходящих вне маршрутов ОВД.

Каждый маршрут учебно-тренировочных (тренировочных) полетов указывается в представленном плане с новой строки.

9.7.6. В случаях, если представленный план полета подается при учебно-тренировочных (тренировочных) полетах, осуществляемых с посадочных площадок, информация в поле 15 излагается с учетом следующих особенностей: последовательно указывается значение диапазона высот (эшелонов) полета и границы зоны полетов;

значение диапазона высот (эшелонов) полета записывается через косую черту: в десятках метров по давлению 760 мм рт.ст. - буква S и без пробела четыре цифры, указывающие значение высоты в десятках метров, а необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (пример: S0120/S0540...);

в номерах эшелона полета - буква F и без пробела три цифры, соответствующие эшелону полета (примеры: F050/F110);

Границы зоны полетов записываются:

после признака "/ZONA" обозначением точек излома границы зоны полетов географическими координатами в градусах и минутах (используется до 11

знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей. Запись производится через пробелы между обозначением каждой точки излома границы зоны (пример: /ZONA 4955N 04312E 4815N 04210E 5012N 04410E/);

либо после признака "/ZONA" с обозначением зоны полетов в виде круга и указанием его радиуса после R без пробела до трех цифр в километрах и далее - центра круга с географическими координатами в градусах и минутах: четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится через пробелы (пример: /ZONA R020 4955N 04312E/);

либо указанием номера зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или в соответствующих случаях запретной зоны (пример: /ULR22/).

Вся информация относительно границы зоны полетов ограничивается с обеих сторон наклонными чертами.

Размеры зон в горизонтальной и вертикальной плоскостях для выполнения учебно-тренировочных (тренировочных) полетов с посадочных площадок, за исключением случаев использования зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или запретной зоны, до подачи FPL должны быть согласованы с главным центром Единой системы.

9.7.7. В случаях, если представленный план полета подается при полете по маршруту, в ходе которого планируются промежуточные посадки на посадочных площадках и общее расчетное истекшее время завершения полета в день его выполнения, информация в поле 15 и поле 18 излагается с учетом следующих особенностей:

в поле 15 за основной точкой маршрута, после пролета которой планируется промежуточная посадка на посадочную площадку, указывается:

ZZZZ и далее следующая основная точка маршрута, пролет которой будет осуществлен после взлета с данной посадочной площадки.

Если между двумя посадочными площадками, где планируется осуществить промежуточные посадки, полет будет осуществляться по прямой, то между двумя ZZZZ указывается признак DCT;

в поле 18, после PАР/ последовательно, через запятую, указываются посадочные площадки и время нахождения на них. Правила изложения такой информации указаны в пункте 9.9 Приложения 1.

В поле 16 «Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время, запасной (ые) аэродром(ы) пункта назначения» указывается четырехбуквенный индекс аэродрома назначения согласно Сборнику четырехбуквенных индексов аэродромов, полигонов, вертолетных площадок и радионавигационных пунктов или документу ИКАО «Индексы местоположения» (Doc 7910 ИКАО).

Если аэродром не имеет четырехбуквенного обозначения (индекса), то в

поле 16 указывается ZZZZ, а в поле 18 «Прочая информация» после сокращения DEST записывается полное наименование аэродрома назначения (посадочной площадки назначения).

Далее без пробела указывается общее расчетное истекшее время до прибытия на аэродром назначения четырьмя цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают часы, вторые - минуты.

В представленных планах полетов, поданных при учебно-тренировочных (тренировочных) полетах, после изложения информации об аэродроме (посадочной площадке) указывается общее расчетное истекшее время от времени начала учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, обозначенного в поле 13.

В планах полетов, полученных с борта воздушного судна во время полета (AFIL), общее расчетное истекшее время до прибытия является расчетным временем полета от первого пункта маршрута.

Затем через пробел указываются четырехбуквенные индексы всех запасных аэродромов (не более двух), запланированных для данного полета, или, если аэродромы не имеют четырехбуквенных обозначений (индексов), проставляются буквы ZZZZ, а в поле 18 «Прочая информация» после сокращения ALTN/ записываются полные наименования запасных аэродромов.

Примеры заполнения поля 16: -UUWW0330 UUOO URRR;

- UUWW1430 ZZZZ; -ZZZZ1700 ZZZZ .

9.8. В поле 18 «Прочая информация» указывается дополнительная информация о полете, экипаже и воздушном судне, которая записывается после соответствующих буквенных признаков, отделенных косой чертой.

При отсутствии прочей информации указывается цифра 0, при этом датой выполнения полета считается текущая дата подачи стандартного сообщения.

Для поля 18 применяются следующие ниже буквенные и цифровые признаки.

STS/ - признак, обозначающий причину особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), после которого в соответствующих случаях указываются буквенные сочетания:

ALTRV – если воздушное судно выполняет полет на зарезервированной высоте;

ATFMX - если к воздушному судну не применяются регулирующие меры организации потоков воздушного движения;

FFR – если воздушное судно выполняет полет в целях борьбы с пожаром;

FLTCK – если в ходе полета воздушного судна осуществляется проверка навигационных средств с целью их калибровки;

HAZMAT – если воздушное судно осуществляет перевозку опасных материалов;

HEAD - если воздушному судну присвоен статус литеры «А» для выполнения особо важного рейса;

HOSP – если воздушное судно выполняет медико-санитарный рейс, заявленный полномочными органами здравоохранения;

HUM - если воздушное судно выполняет рейс в гуманитарных целях;

MARSA – если воздушное судно государственной авиации выполняет полет вне маршрутов обслуживания воздушного движения и управление его полетом

осуществляют органы обслуживания воздушного движения государственной авиации, включая обеспечение ответственности за эшелонирование относительно других воздушных судов государственной авиации;

MEDEVAC – если воздушное судно осуществляет полет для аварийной эвакуации людей, жизнь которых по медицинским показаниям находится под угрозой;

NONRVSM - если воздушное судно не оборудовано для полетов с RVSM, но планирует выполнять полет в воздушном пространстве RVSM, а также во всех случаях при полетах, выполняемых группой;

SAR – если воздушное судно выполняет полет в целях гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, поисково-спасательных операций, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности;

STATE - для воздушных судов государственной авиации;

PK – если воздушное судно выполняет подконтрольный рейс (полет) – при использовании воздушного пространства только в пределах Туркменистана;

K – когда воздушному судну присвоен статус литеры «K» для выполнения специального рейса (полета) – при использовании воздушного пространства только в пределах Туркменистана;

Другие причины особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) указываются после буквенного признака RMK/.

PBN/ - указание возможностей RNAV и/или RNP. Включает все указанные ниже дескрипторы, имеющие отношение к данному полету, максимум восемь элементов, т. е. в сумме не более 16 знаков.

Спецификация RNAV:

- A1 - RNAV 10 (RNP 10);
- B1 - RNAV 5, все разрешенные датчики;
- B2 - RNAV 5, GNSS;
- B3 - RNAV 5, DME/DME;
- B4 - RNAV 5, VOR/DME;
- B5 - RNAV 5, INS или IRS;
- B6 - RNAV 5, LORAN C;
- C1 - RNAV 2, все разрешенные датчики;
- C2 - RNAV 2, GNSS;
- C3 - RNAV 2, DME/DME;
- C4 - RNAV 2, DME/DME/IRU;
- D1 - RNAV 1, все разрешенные датчики;
- D2 - RNAV 1, GNSS;
- D3 - RNAV 1, DME/DME;
- D4 - RNAV 1, DME/DME/IRU;

Спецификация RNP:

- L1 - RNP 4;

O1 - базовые RNP 1, все разрешенные датчики;

O2 - базовые RNP 1, GNSS;

O3 - базовые RNP 1, DME/DME;

O4 - базовые RNP 1, DME/DME/IRU;

S1 - RNP APCH;

S2 - RNP APCH С BARO-VNAV;

T1 - RNP AR APCH с RF (требуется специальное разрешение);

T2 - RNP AR APCH без RF (требуется специальное разрешение).

NAV/ - основные данные о навигационном оборудовании, кроме указанного в PBN/. Под этим индексом указать функциональное дополнение GNSS с интервалом между двумя или несколькими методами функционального дополнения (например, NAV/GBAS SBAS).

COM/ - указываются виды применения связи или возможности, не оговоренные в пункте 9.5.

DAT/ - указываются виды применения данных или возможности, не оговоренные в пункте 9.5.

SUR/ - указываются виды применения наблюдения или возможности, не оговоренные в пункте 9.5.

DEP/ - название и местоположение аэродрома вылета, если в поле 13 вставлено ZZZZ, либо органа обслуживания воздушного движения, от которого могут быть получены данные о дополнительном плане полета, если в поле 13 применено AFIL.

Для аэродромов и посадочных площадок, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение следующим образом:

четыре цифры, обозначающие широту в градусах и десятках и единицах минут с последующей буквой N (север) или S (юг), сопровождаемые пятью цифрами, указывающими долготу в градусах и десятках и единицах минут, за которыми следует буква E (восток) или W (запад). Правильное количество знаков, то есть - 11 знаков, обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо (например: 4620N07805W);

пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, а именно обозначение основной точки, за которым следует пеленг от этой точки в виде трех цифр, указывающих градусы относительно магнитного или истинного меридиана, за которым следует расстояние от точки в виде трех цифр, указывающих километры (расстояние в морских милях - только в виде трех цифр), при этом правильное количество знаков обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо (например пункт с магнитным пеленгом 180° на расстоянии 40 морских миль от VOR DUB следует обозначать как DUB180040);

первая точка на маршруте (название или LAT/LONG) или маркерный радиомаяк, если воздушное судно не взлетело с аэродрома.

DEST/ - название и местоположение аэродрома назначения, если в поле 16 вставлено ZZZZ. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение,

используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

PAP/ - название и местоположение посадочной площадки, где в ходе полета планируется промежуточная посадка, промежуток времени нахождения на посадочной площадке, если в поле 15 вставлено ZZZZ. Для посадочных площадок, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

После обозначения посадочной площадки без пробела указывается расчетное время нахождения на посадочной площадке от посадки до взлета в часах и минутах (четырьмя цифрами).

DOF/ - дата вылета воздушного судна в формате из шести цифр (YYMMDD, где YY – год, MM – месяц и DD – день).

REG/ - национальный или общий знак и регистрационный знак воздушного судна, если они отличаются от опознавательного индекса воздушного судна в поле 7.

EET/ - основные точки или четырехбуквенные обозначения (индексы) районов Единой системы и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета до таких точек или границ районов ответственности.

Для международных полетов с пересечением государственной границы Туркменистана обязательно указание воздушного коридора пролета государственной границы Туркменистана при выходе (входе) из (в) него и расчетного истекшего времени до точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Туркменистана.

В случае, если маршрут полета воздушного судна, при пересечении государственной границы Туркменистана, проходит вне установленного воздушного коридора её пролета, то указываются географические координаты в градусах (семь знакомест; две цифры - широта места в градусах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и три цифры - долгота места в градусах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов) и эшелон (высота) пролета.

SEL/ - код SELCAL для воздушных судов с соответствующим оборудованием.

TYP/ - тип(ы) воздушного(ых) судна(судов), перед которым при необходимости без интервала указывается количество воздушных судов, и через интервал – если в поле 9 вставлено ZZZZ (пример: TYP/TU54 2TU34).

CODE/ - адрес воздушного судна (выраженный в форме буквенно-цифрового кода из шести шестнадцатеричных чисел) (например: «F00001» – наименьшее значение адреса воздушного судна, содержащееся в конкретном блоке, регулируемом ИКАО).

DLE/ - задержка или ожидание на маршруте; указать основную(ые) точку(и) на маршруте, где предполагается задержка с последующим указанием

продолжительности задержки в часах и минутах, используя формат времени из четырех цифр (ччмм) (пример: DLE/MDG0030).

OPR/ - индекс ИКАО или название эксплуатанта, если они отличаются от опознавательного индекса воздушного судна в поле 7.

В случаях указания в поле 7 двухбуквенного внутреннего кода или трехбуквенного кода ИКАО авиапредприятия (авиакомпания), используемого по договору или с разрешения специального полномочного органа в области гражданской авиации, после сокращения OPR/ записывается наименование авиапредприятия (авиакомпания), выполняющего рейс и оплачивающего сборы за аэронавигационное обслуживание.

ORGN/ - восьмибуквенный адрес AFTN составителя или другая соответствующая контактная информация, если не представляется возможным сразу определить составителя плана полета.

PER/ - летно-технические данные воздушного судна, указываемые одной буквой, определенной в томе I «Правила производства полетов» документа «Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов» (PANS-OPS, Doc 8168), если это предписано соответствующим полномочным органом обслуживания воздушного движения.

ALTN/ - название запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения, если в поле 16 вставлено ZZZZ. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

RALT/ - четырехбуквенный(е) указатель(и) запасного(ых) аэродрома(ов) на маршруте, указанный(е) в документе «Указатели (индексы) местоположения» (Doc 7910), или название(я) запасного(ых) аэродрома(ов) на маршруте, если индекс не присвоен. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

TALT/ - четырехбуквенный(е) индекс(ы) запасного аэродрома при взлете, определенный(е) в документе «Указатели (индексы) местоположения» (Doc 7910), или название запасного аэродрома при взлете, если индекс не присвоен. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

RIF/ - сведения о маршруте полета до измененного аэродрома назначения или другом (в том числе запасном) маршруте, который может использоваться заявителем. После признака RIF/ описывается другой (запасной) маршрут полета по правилам, идентичным правилам описания данных в поле 15. После завершения описания маршрута указывается четырехбуквенный индекс аэродрома назначения расчетное истекшее время прибытия на него. Для выполнения полета по этому маршруту необходимо чтобы данные о нем были

указаны в разрешении на использование воздушного пространства, а в последующем при необходимости получить новое диспетчерское разрешение на указанный полет. Каждый новый (другой) маршрут описывается после своего признака RIF/.

RMK/ - любые другие замечания произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавита, в зависимости от того на каком составлен план, а также в обязательном порядке:

PERM - обязательная информация о номере соответствующего разрешения; информация о номере свидетельства эксплуатанта воздушного транспорта или номере сертификата субъекта авиации общего назначения.

информация об органах обслуживания воздушного движения (управления полетами) и рубежах приема / передачи управления по маршруту полета, если в представленном плане после признака STS/ было указано буквенное сочетание MARSA.

номер извещения NOTAM, в соответствии с которым объявлен период действия зоны ограничения полетов или временной опасной зоны, если воздушное пространство указанных элементов структуры воздушного пространства будет использоваться при выполнении полета;

9.9. В поле 19 «Дополнительная информация» указывается следующая информация:

E/ - с последующими четырьмя цифрами, обозначающими запас топлива (максимальную продолжительность полета) в часах и минутах;

P/ - с последующими одной, двумя или тремя цифрами, обозначающими число лиц на борту (пассажиров и экипажа);

R/ - обозначающее радиооборудование для аварийно-спасательных целей с последующим указанием:

U, если обеспечивается УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц;

V, если обеспечивается ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц;

E, если имеется аварийный приводной передатчик (бортовой аварийный радиомаяк).

S/ - обозначающее спасательное оборудование с последующим указанием:

P, если на борту имеется полярное аварийно-спасательное оборудование;

D, если на борту имеется аварийно-спасательное оборудование, предназначенное для пустыни;

M, если на борту имеется морское аварийно-спасательное оборудование;

J, если на борту имеется аварийно-спасательное оборудование, предназначенное для джунглей.

I/ - обозначает данные о спасательных жилетах с последующим указанием:

L, если спасательные жилеты оснащены источником света;

F, если спасательные жилеты имеют флуоресцентное покрытие;

U, если радиостанция на любом из спасательных жилетов обеспечивает УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц;

V, если радиостанция на любом из спасательных жилетов обеспечивает

ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц.

D/ - обозначает данные о спасательных лодках с последующим указанием:

две цифры – количество имеющихся спасательных лодок;

три цифры – общая вместимость (количество перевозимых человек) всех спасательных лодок;

C, если спасательные лодки закрытые;

цвет лодок.

N/ - обозначает любую другую информацию о имеющемся на борту аварийно-спасательном оборудовании, вносимую произвольным текстом.

S/ - с последующим указанием фамилии командира воздушного судна.

Образец бланка плана полета ИКАО

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité <<≡ FF ≻	ADDRESSEE(S) Destinataire(s)		
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message <<≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ		TIME Heure	
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF U VHF V ELT E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie S / P		JACKETS/Gilets de sauvetage J / L	
DINGHIES/Canots D /	POLAR Polaire P /	DESERT Désert D /	MARITIME Maritime M /
JUNGLE Jungle J /	LIGHT Lampes L /	FLUORES Fluores F /	UHF UHF U /
VHF VHF V /	ELT ELT E /	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef C /	
REMARKS Remarques A /			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord N /			
FILED BY / Déposé par C /			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	