

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES / ПРОЦЕДУРИ ПОЛЬОТУ В ЗОНІ ОЧІКУВАННЯ, ПРИЛЬОТУ І ВІЛЬОТУ**ENR 1.5.1 General / Загальні положення**

1. To regulate the arrival sequence or approach-to-land sequence, holding patterns are established over conventional fixes or PBN waypoints of terminal area.
2. The holding, approach and departure flight procedures in use within Ukraine are conformed to those described in ICAO Doc 8168 OPS/611.
3. Pilot-in-command may change flight level in holding pattern only by ATC clearance.
4. Pilot-in-command should perform flight in holding pattern according to received ATC clearances; exception is dangerous situation when pilot-in-command can change flight level on his own with immediate report to the appropriate ATC unit.
5. If unable to comply with procedure, pilots should advise ATC.

ENR 1.5.2 Arrival / Прибуття

1. Conventional standard arrival (STAR) and instrument approach procedures (IAP) are established at controlled aerodromes of Ukraine. Additionally, PBN arrival procedures may be established to provide operational benefits in terms of flight safety, fuel saving, noise abatement and environmental protection. All arrival and approach procedures are published in AD part of AIP of Ukraine.
2. In order to satisfy customer demands and improve terminal area capacity STAR RNAV and "Transition To Final Approach" arrival procedures are implemented at controlled aerodromes of Ukraine.
3. If ATIS broadcast provided at the aerodrome, ACFT should confirm current ATIS code letter at initial contact with ATS unit, providing approach control service.
4. STAR for arriving ACFT is issued by the appropriate ACC or APP unit correspondingly.
5. While following assigned STAR (conventional or STAR RNAV) till reaching an initial approach fix (IAF) the controller issues IAP clearance in accordance with data published for the given RWY.
6. "Transition To final Approach" arrival procedures start at the transition point between en-route and terminal phases of flight and end at the common final approach fix/point (FAF/FAP) where final approach should be performed.
7. During using STAR RNAV and "Transition To Final Approach" arrival procedures optional waypoints are defined to be used by a controller instead of radar vectoring. These waypoints are available in the navigation database of the ACFT. The turn to final approach is usually performed by radar vectoring to expedite traffic flow and for separation reasons.
8. Complementary to generic R/T phraseology, the following clearances are applicable for "Transition To Final Approach" procedures:

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

"CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION AND PROFILE" permission to follow the "Transition To Final Approach" route including assigned speeds and altitudes;

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

1. Для формування черги прибуття або заходження на посадку у термінальному диспетчерському районі встановлюються зони очікування - над точками за традиційною навігацією або точками за PBN.
2. Процедури польотів у зоні очікування, прибуття та вильоту, що застосовуються в Україні, відповідають вимогам ICAO Doc 8168 OPS/611.
3. Командир повітряного судна може змінювати рівень польоту в зоні очікування тільки з дозволу АТС.
4. При виконанні польоту в зоні очікування командир повітряного судна повинен діяти у рамках дозволів, отриманих від АТС, за винятком ситуації виникнення загрози безпеці польотів, коли командир повітряного судна може самостійно змінювати рівень польоту за умови негайного повідомлення відповідного органу АТС.
5. У разі, якщо неможливо виконати процедуру, пілоти повинні повідомити АТС.

1. На контрольованих аеродромах України встановлюються стандартні процедури прибуття (STAR) і заходження на посадку за приладами (IAP) за традиційною навігацією. Крім того, процедури прибуття за PBN додатково можуть встановлюватися для забезпечення експлуатаційних переваг з точки зору безпеки польотів, економії палива, зниження шуму і захисту навколишнього середовища. Всі процедури прибуття і заходження на посадку опубліковані в розділі AD AIP України.
2. Для задоволення потреб операторів і поліпшення показників пропускної спроможності термінального диспетчерського району, на контрольованих аеродромах України впроваджені процедури прибуття STAR RNAV та процедури прибуття за принципом "Transition To Final Approach".
3. За наявності на аеродромі радіомовної передачі ATIS, ACFT підтверджує прослуховування поточної інформації (ATIS code letter) при встановленні зв'язку з органом АТС, який надає диспетчерське обслуговування підходу.
4. Для прибуваючих ACFT STAR задається районним диспетчерським центром або диспетчерським органом підходу.
5. При виконанні польоту по заданій процедурі STAR за традиційною навігацією або STAR RNAV диспетчером видається дозвіл на виконання IAP до досягнення ACFT початкової точки заходження на посадку (IAF), відповідно до даних, опублікованих для даної RWY.
6. Процедури прибуття за принципом "Transition To final Approach" починаються в точці переходу від фази польоту за маршрутом до термінальної фази польоту, і закінчуються у контрольній точці/точці заходження на посадку (FAF/FAP), з якої виконується кінцевий етап процедури заходження на посадку за приладами.
7. Під час використання процедур прибуття STAR RNAV та процедур прибуття за принципом "Transition To Final Approach" замість радіолокаційного наведення диспетчером можуть використовуватися визначені контрольні точки. Ці контрольні точки містяться в навігаційній базі даних ACFT. Розворот на посадкову пряму, як правило, виконується за допомогою радіолокаційного наведення для прискорення потоку та ешелонування.
8. Додатково до загальноприйнятої фразеології радіообміну для процедур "Transition To Final Approach" застосовуються такі диспетчерські дозволи:
"CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION" дозвіл слідувати по горизонтальній частині маршруту "Transition To Final Approach" витримуючи призначені швидкості. Висоти задаються диспетчером окремо;
"CLEARED (DESIGNATOR) TRANSITION AND PROFILE" дозвіл дотримуватися маршруту "Transition To Final Approach", витримуючи призначені швидкості і висоти;
"CLEARED DIRECT WAYPOINT (DESIGNATOR)" і "CLEARED VIA WAYPOINTS (DESIGNATOR) AND (DESIGNATOR) AND (DESIGNATOR)" дозвіл слідувати від поточної місця розташування прямо на маршрутну точку і/або через комбінацію маршрутних точок, включаючи продовження польоту по горизонтальній частині маршруту "Transition To Final Approach" після заключної дозволеної маршрутної точки, витримуючи призначені швидкості. Висоти задаються диспетчером окремо.

ENR 1.5.3 Instrument approach / Заходження на посадку за приладами

1. Arriving ACFT may be required to report passing significant points or navigation aids on approach, or when starting approach procedure, or to provide other information required by appropriate ATC unit, to expedite arriving ACFT.

2. The flight crew shall read back to the appropriate ATC unit safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

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

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

ENR 1.5.4 Continuous descend operations (CDO) / Польоти в режимі безступінчастого зниження (CDO):

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

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

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

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

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

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

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

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

ENR 1.5.5 Departure / Виліт

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

2. ATC unit issues the appropriate SID instructions to departing ACFT within ATC clearance.

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

4. If ATIS broadcast provided at the aerodrome, ACFT should confirm current ATIS code letter at initial contact with ATS unit, providing aerodrome control service.

5. ACFT taxiing (pushback, engines start-up) shall be performed only with permission of the appropriate ATC unit.

6. Taxiing on the aerodrome manoeuvring area shall be performed in accordance with published taxi procedures or as instructed by ATC unit. Pilot-in-command is responsible for complying with procedures established for the specific category of ACFT.

7. While taxiing, the pilot-in-command shall provide avoidance of collisions with ACFT and other obstacles. The pilot-in-command may not enter or cross any runway without the clearance from ATC unit.

ENR 1.5.6 Special procedures for control areas / Спеціальні процедури, які застосовуються в диспетчерських районах

The arrival and departure routes shown on charts may be changed at ATC discretion.

If necessary, in case of congestion, arriving ACFT may be instructed to proceed via specific course or stay in holding area.

1. АТС може вимагати від АСФТ, що знаходиться на етапі заходження на посадку, доповіді про проходження навігаційних точок або навігаційних засобів, початку виконання процедури заходження на посадку або іншої інформації, необхідної відповідному органу АТС для прискорення руху прибуваючих АСФТ.

2. Екіпаж повинен повторювати відповідному органу АТС частини дозволів і вказівок для забезпечення безпеки польотів, що передаються за допомогою радіозв'язку. Завжди повторюються:

- диспетчерські дозволи впродовж польоту за маршрутом;
- дозволи і вказівки щодо посадки, зльоту, очікування біля і перетинання RWY, та вказівки щодо руління;
- робоча RWY; установка шкали барометричного висотоміра; коди SSR; вказівки про рівень польоту, курсу і швидкості; ешелон переходу, що передається відповідним органом АТС або зазначений в повідомленнях АТІС.

Інші дозволи або вказівки повторюються екіпажем або підтверджуються таким чином, щоб не виникало сумніву в їх розумінні і можливості їх виконання.

режимі безступінчастого зниження (CDO):

1. З метою економії палива, зниження шуму і зменшення викидів в атмосферу під час прибуття АСФТ і заходження на посадку впроваджуються процедури польоту в режимі CDO.

2. Політ в режимі CDO - політ, який забезпечується структурою повітряного простору, конфігурацією схеми і процедурами АТС, в процесі якого прибуваюче АСФТ знижується з максимально можливою мірою безперервно, використовуючи мінімальну тягу двигунів, ідеально в конфігурації найменшого лобового опору, до FAP.

3. CDO може бути виконане лише при використанні ILS для кінцевого етапу заходження на посадку.

4. Вертикальний профіль CDO набуває форму траєкторії CDO з мінімумом горизонтальних ділянок польоту, необхідних тільки для зменшення швидкості і встановлення конфігурації АСФТ перед кінцевим етапом заходження на посадку за ILS.

5. Передбачається, що безступінчасте зниження до дозволеного рівня буде виконуватися зі швидкістю приблизно 300 футів на морську милю.

6. CDO доступні для користувачів допущених для виконання польотів відповідно до навігаційної специфікації ICAO RNAV 1.

7. Диспетчер в будь-який час може скасувати виконання CDO через повітряну ситуацію (обставину, оточення). У цьому випадку, пілоту буде видано альтернативну вказівку.

8. Процедури і радіотелефонна фразеологія містяться в AD 2 для аеродромів, де впроваджені CDO.

1. Стандартний маршрут вильоту за IFR (SID) встановлюється для кожної RWY, з якої виконуються польоти за IFR. Дозвіл на виліт за стандартним маршрутом, виданий відповідним органом АТС, є вказівкою на виконання усіх умов, які зазначені в описі цього маршруту, крім тих, щодо яких АТС дав особливі вказівки.

2. Умови виконання польоту за стандартним маршрутом вильоту за IFR (SID) видаються екіпажові диспетчером аеродромного диспетчерського органу в диспетчерському дозволі на виліт.

3. Границю дії такого дозволу звичайно є аеродром призначення.

4. За наявності на аеродромі радіомовної передачі АТІС, АСФТ підтверджує прослуховування поточної інформації (АТІС code letter) при встановленні зв'язку з органом АТС, який надає аеродромне диспетчерське обслуговування.

5. Руління (буксування, запуск двигуна) АСФТ на аеродромі проводиться з дозволу органу АТС.

6. Руління АСФТ по аеродрому здійснюється відповідно до встановленої на даному аеродромі схеми руху або відповідно до вказівок органу АТС. Командир повітряного судна несе відповідальність за виконання вказівок для певної категорії АСФТ.

7. Під час руління командир повітряного судна зобов'язаний вжити заходів, щодо попередження зіткнення з АСФТ та іншими перешкодами. Командир повітряного судна на має права перетинати або займати RWY без дозволу диспетчерського органу.

Маршрути прибуття та вильоту описані в диспетчерських районах

Маршрути прибуття та вильоту описані в диспетчерських районах можуть бути змінені за рішенням органа АТС.

За необхідності, в разі перевантаження, прибуваючим АСФТ може бути видано вказівку слідувати за заданим курсом або очікувати в зоні очікування.