

ENR 1.14 Air traffic incidents

Инциденты, связанные с воздушным движением

1. Definition of air traffic incidents

Определение инцидентов, связанных с воздушным движением

1.1. "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a. aircraft proximity (AIRPROX);
- b. serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
 - 1. faulty procedures;
 - 2. non-compliance with procedures;
 - 3. failure of ground facilities.

1.2. Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

1.3. *Aircraft proximity*. A situation in which, in the opinion of the pilot or the ATS personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

a. *Risk of collision*. The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

b. *Safety not assured*. The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

c. *No risk of collision*. The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

d. *Risk not determined*. The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

e. *AIRPROX*. The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.4. Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

1.1. «Инцидент, связанный с воздушным движением» используется для обозначения серьезного происшествия, связанного с предоставлением обслуживания воздушного движения, такого как:

- a. сближение ВС (AIRPROX);
- b. серьезные затруднения, создающие опасность для ВС, вызванную:
 - 1. ошибочными процедурами;
 - 2. несоблюдением процедур;
 - 3. отказом наземных средств.

1.2. Определение инцидента, связанного с воздушным движением и AIRPROX.

1.3. *Сближение воздушных судов*. Ситуация, при которой, по мнению пилота или персонала службы воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость были таковыми, что безопасность воздушного судна была поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

a. *Риск столкновения*. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором возникла серьезная опасность столкновения.

b. *Необеспечение безопасности*. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором безопасность воздушных судов была поставлена под угрозу.

c. *Отсутствие риска столкновения*. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором отсутствовал риск столкновения.

d. *Риск не определен*. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором не было достаточно информации для определения соответствующего риска или недостаточность или противоречивость доказательств препятствовали такому определению.

e. *AIRPROX*. Кодовое название, используемое в отчете об инциденте, связанном с воздушным движением, для обозначения сближения воздушных судов.

1.4. Инциденты, связанные с воздушным движением, обозначаются и определяются в отчетах следующим образом:

Type Тип	Designation Обозначение
Air traffic incident <i>Инцидент, связанный с воздушным движением</i>	Incident <i>Инцидент</i>
as a) above <i>как в пункте а) выше</i>	AIRPROX (aircraft proximity) <i>AIRPROX (сближение ВС)</i>
as b) 1) and 2) above <i>как в пунктах б) 1) и 2) выше</i>	Procedure <i>Процедура</i>
as b) 3) above <i>как в пункте б) 3) выше</i>	Facility <i>Средство</i>

2. Use of the air traffic incident report form
Использование формы представления данных об инцидентах,
связанных с воздушным движением

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:	Форма представления данных об инцидентах предназначена для использования:
1. by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.	1. пилотом для представления отчета об инциденте, связанном с воздушным движением, после прибытия или для подтверждения сообщения, сделанного первоначально по радио в ходе полета.
<i>Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight;</i>	<i>Примечание: При наличии формы на борту она может также использоваться в качестве образца для составления первоначального отчета в полете;</i>
2. by an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.	2. органом ОВД для регистрации отчета об инциденте, связанном с воздушным движением и полученном по радио, телефону или телетайпу.
<i>Note: The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.</i>	<i>Примечание: Данная форма может использоваться в качестве формата текста сообщения, которое будет передаваться по сети AFS.</i>

Air traffic report form

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM		
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.		
A - AIRCRAFT IDENTIFICATION	B - TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX/PROCEDURE/FACILITY*	
C - THE INCIDENT		
1. General		
a) Date/time of incidentUTC	
b) Position	
2. Own aircraft		
a) Heading and route	
b) True airspeed	measured in () kt ____ () km/h ____.	
c) Level and altimeter setting	
d) Aircraft climbing or descending	<input type="checkbox"/> Level flight <input type="checkbox"/> Climbing <input type="checkbox"/> Descending	
e) Aircraft bank angle	<input type="checkbox"/> Wings level <input type="checkbox"/> Slight bank <input type="checkbox"/> Moderate bank <input type="checkbox"/> Steep bank <input type="checkbox"/> Inverted <input type="checkbox"/> Unknown	
f) Aircraft direction of bank	<input type="checkbox"/> Left <input type="checkbox"/> Right <input type="checkbox"/> Unknown	
g) Restrictions to visibility (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Sun glare <input type="checkbox"/> Windscreen pillar <input type="checkbox"/> Dirty windscreen <input type="checkbox"/> Other cockpit structure <input type="checkbox"/> None	
h) Use of aircraft lighting (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Navigation lights <input type="checkbox"/> Strobe lights <input type="checkbox"/> Cabin lights <input type="checkbox"/> Red anti-collision lights <input type="checkbox"/> Landing/taxi lights <input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> None	
i) Traffic avoidance advice issued by ATS	<input type="checkbox"/> Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on other information <input type="checkbox"/> No	
j) Traffic information issued	<input type="checkbox"/> Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on other information <input type="checkbox"/> No	
k) Airborne collision avoidance system - ACAS	<input type="checkbox"/> Not carried <input type="checkbox"/> Type <input type="checkbox"/> Traffic advisory issued <input type="checkbox"/> Resolution advisory issued <input type="checkbox"/> Traffic advisory or resolution advisory not issued	

* Delete as appropriate

l) Radar identification		
<input type="checkbox"/> No radar available	<input type="checkbox"/> Radar identification	<input type="checkbox"/> No radar identification
m) Other aircraft sighted		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted
n) Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	
o) Type of flight plan	IFR/VFR/none*	
3. Other aircraft		
a) Type and call sign/registration (if known)		
b) If a) above not known, describe below		
<input type="checkbox"/> High wing	<input type="checkbox"/> Mid wing	<input type="checkbox"/> Low wing
<input type="checkbox"/> Rotorcraft		
<input type="checkbox"/> 1 engine	<input type="checkbox"/> 2 engines	<input type="checkbox"/> 3 engines
<input type="checkbox"/> 4 engines	<input type="checkbox"/> More than 4 engines	
Marking, colour or other available details		

c) Aircraft climbing or descending		
<input type="checkbox"/> Level flight	<input type="checkbox"/> Climbing	<input type="checkbox"/> Descending
<input type="checkbox"/> Unknown		
d) Aircraft bank angle		
<input type="checkbox"/> Wings level	<input type="checkbox"/> Slight bank	<input type="checkbox"/> Moderate bank
<input type="checkbox"/> Steep bank	<input type="checkbox"/> Inverted	<input type="checkbox"/> Unknown
e) Aircraft direction of bank		
<input type="checkbox"/> Left	<input type="checkbox"/> Right	<input type="checkbox"/> Unknown
f) Lights displayed		
<input type="checkbox"/> Navigation lights	<input type="checkbox"/> Strobe lights	<input type="checkbox"/> Cabin lights
<input type="checkbox"/> Red anti-collision lights	<input type="checkbox"/> Landing/taxi lights	<input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights
<input type="checkbox"/> Other	<input type="checkbox"/> None	<input type="checkbox"/> Unknown
g) Traffic avoidance advice issued by ATS		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
h) Traffic information issued		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
i) Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown

* Delete as appropriate

<p>4. Distance</p> <p>a) Closest horizontal distance</p> <p>b) Closest vertical distance</p>
<p>5. Flight weather conditions</p> <p>a) IMC/VMC*</p> <p>b) Above/below* clouds / fog / haze or between layers*</p> <p>c) Distance vertically from cloud _____ m/ft* below _____ m/ft* above</p> <p>d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze*</p> <p>e) Flying into/out of* sun</p> <p>f) Flight visibility _____ m/km*</p>
<p>6. Any other information considered important by the pilot-in-command</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
<p>D - MISCELLANEOUS</p> <p>1. Information regarding reporting aircraft</p> <p>a) Aircraft registration</p> <p>b) Aircraft type</p> <p>c) Operator</p> <p>d) Aerodrome of departure</p> <p style="background-color: #e0e0e0;">e) Aerodrome of first landing destination</p> <p>f) Reported by radio or other means to (name of ATS unit) at timeUTC</p> <p>g) Date / time / place of completion of form</p>
<p>2. Function, address and signature of person submitting report</p> <p>a) Function</p> <p>b) Address</p> <p>c) Signature</p> <p>d) Telephone number</p>
<p>3. Function and signature of person receiving report</p> <p>a) Function b) Signature</p>

* Delete as appropriate

E — SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Receipt of report

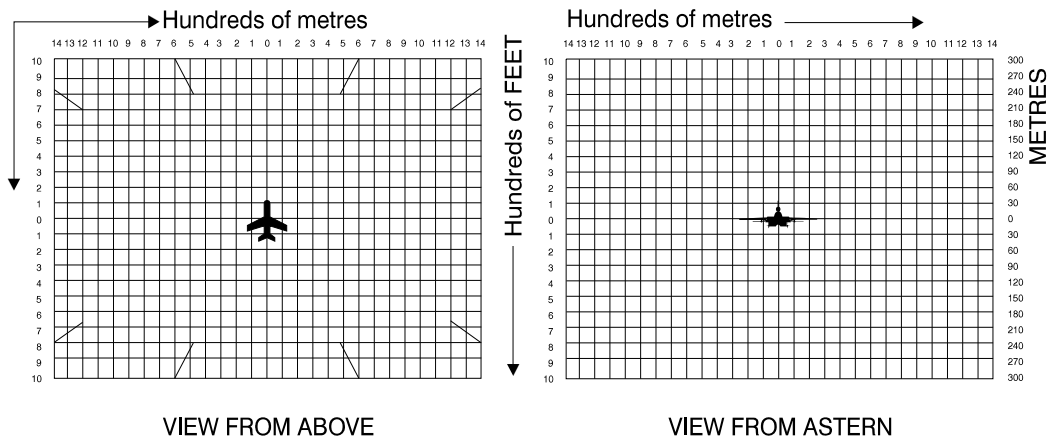
- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)*
- b) Report received by..... (name of ATS unit)

2. Details of ATS action

Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



Форма представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением

Предназначена для представления и получения отчетов об инцидентах, связанных с воздушным движением. При первоначальном сообщении по радио следует использовать заглавные буквы.

A. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА	B. ТИП ИНЦИДЕНТА
	AIRPROX/ПРОЦЕДУРА/СРЕДСТВА*

C. ИНЦИДЕНТ

1. Общая информация

- | | |
|-------------------------|-----|
| a) Дата/время инцидента | UTC |
| b) Местоположение | |

2. Собственное воздушное судно

- | | | |
|--|---|---|
| a) Курс и маршрут | | |
| b) Истинная воздушная скорость _____ | измеряемая в () в уз _____ | () км/ч _____ |
| c) Эшелон полета и установка высотомера | | |
| d) Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно | | |
| () Горизонтальный полет | () Набор высоты | () Снижение |
| e) Угол крена воздушного судна | | |
| () Уровень крыла | () Незначительный крен | () Умеренный крен |
| () Глубокий крен | () Перевернутый | () Неизвестно |
| f) Направление крена воздушного судна | | |
| () Левое | () Правое | () Неизвестно |
| g) Ограничения видимости (при необходимости указать как можно больше) | | |
| () Слепящая блескость | () Стойка лобового стекла | () Грязное лобовое стекло |
| () Другая структура кабины | () Отсутствовали | |
| h) Использование огней воздушного судна (при необходимости выбрать как можно больше) | | |
| () Навигационные огни | () Проблесковые огни | () Огни кабины |
| () Красные огни предупреждения столкновения | () Посадочные огни/огни руления | () Огни эмблемы (хвостовые) |
| () Прочие | () Отсутствовали | |
| i) Рекомендация органа ОВД по разрешению угрозы столкновения в полете | | |
| () Да, основанная на данных РЛС | () Да, основанная на визуальном наблюдении | () Да, основанная на другой информации |
| () Нет | | |
| j) Предоставленная информация о движении | | |
| () Да, основанная на данных РЛС | () Да, основанная на визуальном наблюдении | () Да, основанная на другой информации |
| () Нет | | |

* Ненужное зачеркнуть.

- k) Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС)
- Не имеется Тип Выдана консультативная информация о воздушном движении
- Выдана рекомендация по разрешению угрозы столкновения Консультативная информация о воздушном движении или рекомендация по разрешению угрозы столкновения не выдана
- l) Радиолокационное опознавание
- РЛС отсутствует Радиолокационное опознавание Отсутствие радиолокационного опознавания
- m) Прочие наблюдаемые воздушные суда
- Да Нет Ошибочно наблюдаемые воздушные суда
- n) Предпринятые действия по избежанию столкновения
- Да Нет
- o) Тип плана полета ППП/ПВП/нет*

3. Прочие воздушные суда

- a) Тип и позывной/регистрационный номер (если известен)
- b) Если неизвестно в соответствии с пунктом а) выше, описать ниже
- Высокрасположенное крыло Среднерасположенное крыло Низкрасположенное крыло
- Винтокрыл
- 1 двигатель 2 двигателя 3 двигателя
- 4 двигателя Более 4 двигателей
- Маркировка, цвет и другие располагаемые подробности
- c) Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно
- Горизонтальный полет Набор высоты Снижение
- Неизвестно
- d) Угол крена воздушного судна
- Уровень крыла Незначительный крен Умеренный крен
- Глубокий крен Перевернутый вправо Неизвестно
- e) Направление крена воздушного судна
- Левое Правое Неизвестно
- f) Используемые огни
- Навигационные огни Проблесковые огни Огни кабины
- Красные огни предотвращения столкновения Посадочные огни/огни руления Хвостовые огни
- Прочие Отсутствуют Неизвестно

* Ненужное зачеркнуть.

- g) Рекомендация органа ОВД по разрешению столкновения в полете
- Да, основанная на данных РЛС Да, основанная на визуальном наблюдении Да, основанная на другой информации
- Нет Неизвестно
- h) Предоставленная информация о движении
- Да, основанная на данных РЛС Да, основанная на визуальном наблюдении Да, основанная на другой информации
- Нет Неизвестно
- i) Действия, предпринятые по предупреждению столкновений
- Да Нет Неизвестно

4. Расстояние

- a) Ближайшее горизонтальное расстояние
- b) Ближайшее вертикальное расстояние

5. Погодные условия для полета

- a) ПМУ/ВМУ*
- b) Выше/ниже облаков/туман/дымка или между слоями*
- c) Вертикальное расстояние от облаков ___ м/фут* ниже ___ м/фут* выше
- d) В облаках/дождь/снег/дождь со снегом/тумане/дымке*
- e) Полет в направлении к солнцу/от солнца*
- f) Видимость в полете ___ м/км*

6. Любая другая информация, которая, по мнению командира корабля, является важной**D. ПРОЧЕЕ****1. Информация о воздушном судне, делающем сообщение**

- a) Регистрация воздушного судна
- b) Тип воздушного судна
- c) Эксплуатант
- d) Аэродром вылета
- e) Аэродром первой посадки _____ пункт назначения
- f) Сообщено по радио или с помощью других средств _____ (название органа ОВД) в (время) UTC
- g) Дата/время/место заполнения формы

Ненужное зачеркнуть.

2. Должность, адрес и подпись лица, представившего отчет

- a) Должность
- b) Адрес
- c) Подпись
- d) Номер телефона

3. Должность и подпись лица, получившего отчет

- a) Должность _____
- b) Подпись _____

Е. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ОРГАНА ОВД

1. Получение отчета

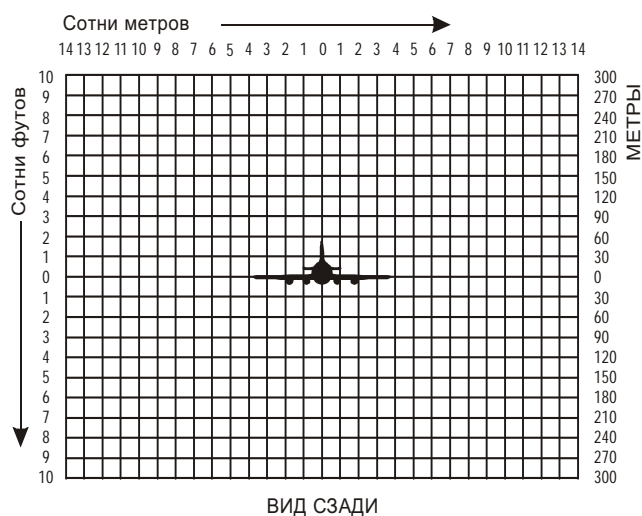
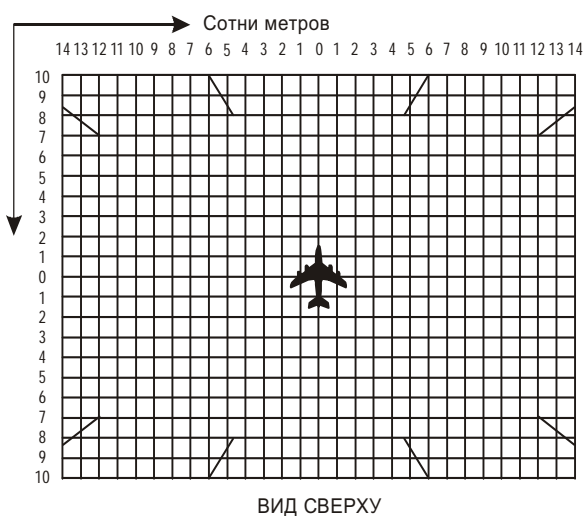
- a) Отчет получен через AFS/радио/телефон/прочие средства (указать)* _____
- b) Доклад получен _____ (название органа ОВД)

2. Подробное описание действий органа ОВД

Разрешение, инцидент наблюдаем (РЛС/визуально, издано предупреждение, результат местного расследования и т. д.)

ДИАГРАММЫ AIRPROX

Отметить прохождение других воздушных судов относительно вашего местоположения на плане, изображенном слева, и в вертикальной плоскости, изображенной справа, предположив при этом, что Вы являетесь центром каждой диаграммы. Включить первое наблюдение и дистанцию прохождения.



Ненужное зачеркнуть.

3. Reporting procedures (including in-flight procedures)

Правила представления отчетности (включая порядок действий в полете)

3.1. The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

a. during flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately;

b. as promptly as possible after landing submit a completed Air Traffic Incident Report Form:

1. for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio;

2. for reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

3.2. An initial report made by radio should contain the following information:

a. aircraft identification;

b. type of incident, e.g. aircraft proximity;

c. the incident; 1. and 2. a), b), c), d), n); 3. a), b), c), i); 4. a), b);

d. miscellaneous: 1. e).

3.3. The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to:

Post: Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus
Department of Aviation
21, Chicherina St.
Minsk, 220029
Republic of Belarus

Phone: +37517 347 67 62

Email: senko@caa.gov.by

Post: BELAERONAVIGATSIA SOE
Safety Department
19, Korotkevicha St.
Minsk, 220039
Republic of Belarus

Phone: +37517 215 40 71

Email: safety@ban.by

3.4. To the ATS Reporting Office of the aerodrome of first landing for submission to the Department of Aviation of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus. The pilot should complete the Air Traffic Incident Report Form supplementing the details of the initial reports as necessary.

Note: Where there is no ATS Reporting Office, the report may be submitted to another ATS unit.

3.1. Пилоту следует соблюдать следующие правила в отношении инцидента, в котором он был участником:

a. во время полета использовать соответствующую частоту связи «воздух-земля» для сообщения об инциденте значительной важности, особенно если в нем участвует другое ВС, с тем чтобы были немедленно оценены соответствующие факты;

b. незамедлительно после посадки представить заполненную форму представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением:

1. для подтверждения отчета об инциденте, первоначально сделанного в соответствии с п. а) выше, или для составления первоначального отчета по такому инциденту, если ему не удалось сообщить об этом по радио;

2. для сообщения об инциденте, который не требовал немедленного уведомления в момент возникновения.

3.2. Первоначальное сообщение по радио должно содержать следующую информацию:

a. опознавательный знак ВС;

b. тип инцидента, например сближение ВС;

c. инцидент; 1. и 2. а), б), в), г), д), н); 3. а), б), в), г), и); 4. а), б);

d. прочая информация: 1. е).

3.3. Заключительный отчет об инциденте значительной важности, о котором первоначально было сообщено по радио, или первоначальный отчет о любом другом инциденте следует представлять по адресу:

Post: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Департамент по авиации
ул. Чичерина, 21,
г. Минск, 220029
Республика Беларусь

Post: Государственное предприятие «Белаэронавигация»
Отдел безопасности полетов
ул. Короткевича, 19
220039, г. Минск
Республика Беларусь

3.4. В АДП аэродрома первой посадки для его дальнейшего представления в Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Пилот должен заполнить форму отчета об инциденте воздушного движения, дополняя, в случае необходимости, детали первоначальных отчетов.

Примечание: При отсутствии АДП доклад может быть представлен другому органу ОВД.

4. Purpose of reporting and handling of the form
Цель представления и обработки указанной формы

4.1. The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "risk of collision", "safety not assured", "no risk of collision" or "risk not determined".

4.2. The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

4.1. Цель представления отчета об инцидентах, связанных со сближением воздушных судов, и их расследования заключается в обеспечении безопасности воздушных судов. Степень риска, связанную со сближением воздушных судов, следует определять при расследовании указанного инцидента и классифицировать как «риск столкновения», «безопасность не обеспечена», «отсутствие риска столкновения» или «риск не определен».

4.2. Цель указанной формы заключается в обеспечении полномочных органов по расследованию по возможности полной информацией об инциденте, связанном с воздушным движением, и предоставлении им возможности сообщить с наименьшей задержкой пилоту или соответствующему эксплуатанту результаты расследования указанного инцидента и предпринятые действия по исправлению недостатков.

Instructions for the completion of the Air Traffic Incident Report Form

Инструкция по заполнению формы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением

Item Пункт	Content Содержание
A	Aircraft identification of the aircraft filing the report. <i>Опознавательный индекс ВС, представившего отчет.</i>
B	An AIRPROX report should be filed immediately by radio. <i>Сообщение AIRPROX должно быть представлено немедленно по радио.</i>
C1	Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG. <i>Дата/время в UTC, местоположение в градусах, расстояние от навигационного средства или в значениях широты и долготы.</i>
C2	Information regarding aircraft filing the report (tick as necessary). <i>Информация о ВС, представившем отчет (отметить галочкой).</i>
C2 c)	E.g. FL 350 / 1013hPa or 2500ft / QNH 1007hPa or 1200ft / QFE 998hPa <i>Например, FL 350/1013 гПа или 2500 фут/QNH 1007 гПа или 1200 фут/QFE 998 гПа.</i>
C3	Information regarding the other aircraft involved. <i>Информация о других причастных ВС.</i>
C4	Passing distance (state units used). <i>Расстояние прохождения (указать используемые единицы).</i>
C6	Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft positions. <i>Приложить дополнительную информацию при необходимости. Могут быть использованы программы для отражения местоположения воздушного судна.</i>
D1 f)	State name of unit and date/time in UTC. <i>Название органа ОВД, дата/время в UTC.</i>
D1 g)	Date/time in UTC. <i>Дата/время в UTC.</i>
E2	Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required <i>Включить подробное описание об органе ОВД, например предоставляемое обслуживание, частота радиотелефонной связи, предписанные коды ВОРЛ и значение установки высотомера. Использовать диаграмму для показа местоположения воздушного судна и приложить дополнительную информацию при необходимости.</i>