



ПРИДНЕСТРОВСКАЯ МОЛДАВСКАЯ
РЕСПУБЛИКА

ПРЕЗИДЕНТ
УКАЗ

Об утверждении Положения об организации воздушного движения
в Приднестровской Молдавской Республике

В соответствии со статьей 65 Конституции Приднестровской Молдавской Республики, пунктом 2 статьи 12 Воздушного кодекса Приднестровской Молдавской Республики,
п о с т а н о в л я ю:

1. Утвердить Положение об организации воздушного движения в Приднестровской Молдавской Республике согласно Приложению № 1 к настоящему Указу.

2. Настоящий Указ вступает в силу со дня, следующего за днем официального опубликования.

ПРЕЗИДЕНТ



В.КРАСНОСЕЛЬСКИЙ

г. Тирасполь
27 июня 2024 г.
№ 250

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Указу Президента
Приднестровской Молдавской
Республики
от 27 июня 2024 года № 250

ПОЛОЖЕНИЕ
об организации воздушного движения
в Приднестровской Молдавской Республике

1. Общие положения

1. Положение об организации воздушного движения в Приднестровской Молдавской Республике (далее – настоящее Положение) разработано во исполнение пункта 2 статьи 12 Воздушного кодекса Приднестровской Молдавской Республики с учетом национальной практики в области организации воздушного движения, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

2. Настоящее Положение обязательно для исполнения в Приднестровской Молдавской Республике пользователями воздушного пространства Приднестровской Молдавской Республики, органами обслуживания воздушного движения (далее – орган ОВД), осуществляющими обслуживание воздушного движения в установленных для них зонах и районах, иными органами и организациями, участвующими в обеспечении полетов воздушных судов.

3. Организация воздушного движения при полетах гражданских воздушных судов на аэродромах совместного базирования и аэродромах совместного использования осуществляется в соответствии с настоящим Положением.

4. В настоящем Положении используются следующие термины:

а) аварийная обстановка – ситуация, характеризующаяся наличием опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или при которой есть обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

б) аварийная стадия – общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия;

в) аварийное положение – ситуация, при которой возможности авиационного персонала, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного события;

г) автоматизированное информационное сопровождение полета воздушного судна – информационное обеспечение, осуществляемое в зависимости от уровня

технической оснащенности различными системами автоматизации функционирования, создаваемыми на базе сетей из профессиональных персональных ЭВМ и состоящими из автоматизированных рабочих мест, связанных линиями коммуникаций с большей или меньшей степенью автоматизации процесса передачи аэронавигационных данных;

д) аэродром запасной – аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета;

е) аэродром назначения – аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

ж) аэродромное движение – движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты воздушных судов в районе аэродрома;

з) аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

и) аэронавигационное обслуживание – обслуживание пользователей воздушного пространства, включающее организацию и обслуживание воздушного движения, радиотехническое обеспечение полетов и авиационную электросвязь, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, авиационный поиск и спасание, предоставляемое на всех этапах полета воздушного судна;

к) аэродромный круг полетов – установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома;

л) аэронавигационная обстановка – совокупность условий выполнения полета, определяемых временем года и суток, характером пролетаемой местности, степенью обеспеченности маршрута техническими средствами, расположением запасных аэродромов, наличием запретов и ограничений использования воздушного пространства и взаимным расположением воздушных судов;

м) барометрическая высота – показания барометрического высотомера, не имеющего инструментальных и аэродинамических погрешностей и отградуированного в соответствии со стандартной атмосферой;

н) безопасная высота полета – высота полета, исключая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

о) бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС) – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ;

п) векторение – обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

р) взлетно-посадочная полоса (далее – ВПП) – часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов;

с) видимость вертикальная – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности;

т) видимость метеорологическая – горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости;

у) визуальные метеорологические условия (далее – ВМУ) – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

ф) визуальный заход на посадку – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам;

х) воздушное пространство ОВД – воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов;

ц) воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства;

ч) воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды;

ш) вторичный обзорный радиолокатор (далее – ВОРЛ) – радиолокационная система наблюдения, использующая передатчики/приемники (запросчики) и приемоответчики, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией;

щ) вынужденная посадка – посадка на аэродроме (кроме посадки на запасном аэродроме) или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

ы) высота – расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета, до данной точки. Абсолютная высота измеряется от среднего уровня моря (геоида), относительная высота – от выбранного уровня, истинная высота – от уровня рельефа местности в точке отсчета;

э) высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

ю) высота перехода – установленная в районе аэродрома (аэроузла) высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение относительно давления 760 мм ртутного столба (1013 мбар, 1013 гПа) при наборе заданного эшелона;

я) глиссада – профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку;

я-1) граница действия разрешения – рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну;

я-2) давление атмосферное стандартное – установленное значение давления 1013,25 гектопаскаля (760 мм ртутного столба, или 1013,25 мбар);

я-3) давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (далее – QNH), – атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой;

я-4) давление на аэродроме (далее – QFE) – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП;

я-5) дальность видимости на ВПП – расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

я-6) диспетчерская рекомендация – рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, и используемая по усмотрению экипажа;

я-7) диспетчерский орган подхода – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них;

я-8) диспетчерский район – контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации;

я-9) диспетчерское обслуживание воздушного движения (управление воздушным движением) – обслуживание, предоставляемое в целях:

1) предотвращения столкновений: между воздушными судами; воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;

2) ускорения и регулирования воздушного движения;

я-10) диспетчерское указание – директивные указания органа ОВД, предписывающие экипажу воздушного судна выполнить конкретное действие;

я-11) донесение с борта (воздушного судна) – донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и (или) метеорологических условиях;

я-12) зависимые параллельные заходы на посадку – одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП;

я-13) задание на полет – письменное распоряжение эксплуатанта на выполнение полетов с указанием типа и бортового номера воздушного судна, состава экипажа, цели, аэродрома назначения (района), вида работ и времени выполнения полетов;

я-14) заход на посадку по приборам – этап полета, на котором выполняется процедура захода на посадку по приборам, выполняемая по установленной схеме, с использованием радиотехнических средств наведения;

я-15) заход на посадку по радиолокатору – заход на посадку, конечный этап которого выполняется под руководством диспетчера, использующего радиолокатор;

я-16) заявленная пропускная способность – меры способности системы управления воздушным движением (далее – УВД) или каких-либо ее подсистем или пунктов управления предоставлять обслуживание воздушным судам в период нормальной деятельности. Она выражается в виде количества воздушных судов, входящих в конкретную часть воздушного пространства в данный период времени, с должным учетом погодных условий, конфигурации органа ОВД, имеющегося персонала и оборудования, а также любых других факторов, которые могут оказывать влияние на рабочую нагрузку диспетчера, отвечающего за это воздушное пространство;

я-17) зона аэродромная (пилотажная) – воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий;

я-18) зональная навигация – метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации;

я-19) зона ожидания – воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

я-20) индикатор воздушной обстановки – электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая необходимая информация;

я-21) индикация местоположения – визуальное отображение в несимволической или символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта;

я-22) информация о движении – информация, исходящая от органа обслуживания воздушного движения для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение;

я-23) информация органа обслуживания воздушного движения – информация, передаваемая органом обслуживания воздушного движения экипажу воздушного судна о метеоусловиях, движении, изменении эксплуатационного состояния навигационных средств, состоянии аэродромов и связанных с ним средств, и другие сведения, которые могут повлиять на безопасность полета;

я-24) конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, который начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки: в конце последнего стандартного разворота, в точке выхода на предпосадочную прямую и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат маневр по прекращении захода на посадку;

я-25) «контрактное» автоматическое зависимое наблюдение (далее – АЗН-К) – вид наблюдения, при котором осуществляется обмен условиями соглашения АЗН-К между наземной системой и воздушным судном (по линии передачи данных) и оговариваются условия, в которых будет инициироваться передача донесений АЗН-К, и данные, которые будут содержаться в этих донесениях;

я-26) контролируемый полет – любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения;

я-27) контрольная точка аэродрома – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

я-28) контроль траектории полета – использование систем наблюдения ОВД в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях;

я-29) курс – направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженная обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления истинного, магнитного, компасного или условного меридианов;

я-30) летная полоса – часть летного поля аэродрома, включающая ВПП и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов при выкатывании за пределы ВПП и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки;

я-31) летное поле – часть аэродрома, включающая в себя одну или несколько взлетно-посадочных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения;

я-32) литерность рейса – указание на то, требуется ли данному воздушному судну особое внимание со стороны органов ОВД;

я-33) линия пути – проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов);

я-34) магнитный путевой угол рабочего направления взлетно-посадочной полосы (МПУ ВПП) – угол, заключенный между северным направлением магнитного меридиана, проходящим через середину ВПП, и рабочим направлением ВПП, отсчитываемый по часовой стрелке;

я-35) маршрут зональной навигации – маршрут ОВД, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

я-36) маршрут обслуживания воздушного движения – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения, и в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию;

я-37) маршруты полетов воздушных судов – в контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам;

я-38) метеоканал – аэродромный радиолокационный комплекс, предназначенный для использования в качестве источника радиолокационной информации в зоне аэродрома;

я-39) метеорологическая информация – метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий;

я-40) метод числа «Маха» – выполнение полетов воздушных судов с числами «Маха», назначенными органами ОВД для обеспечения выдерживания на маршрутах ОВД установленных интервалов продольного эшелонирования;

я-41) минимальное приведенное давление ($P_{прив. мин}$) – расчетное значение минимального приведенного к уровню моря атмосферного давления по местной воздушной линии, маршруту или району полета;

я-42) минимальный запас топлива – ситуация, когда запас топлива на борту воздушного судна достиг уровня, при котором воздушное судно должно совершить посадку на конкретном аэродроме и дополнительная задержка не допускается;

я-43) навигация, основанная на характеристиках (далее – PBN), – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, схему захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве;

я-44) начальный участок захода на посадку – участок схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку

или, в соответствующих случаях, контрольной точкой (или точками) конечного этапа захода на посадку;

я-45) независимые параллельные вылеты – одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП;

я-46) независимые параллельные заходы на посадку – одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП;

я-47) неконтролируемый аэродром – аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

я-48) неконтролируемый полет – полет воздушного судна, который не обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения;

я-49) неопознанное воздушное судно – воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена;

я-50) обслуживание воздушного движения на основе наблюдения – термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД;

я-51) опасное сближение – не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных, в результате которого возник риск столкновения;

я-52) опознавание – условия, при которых отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана диспетчером;

я-53) опознавательный индекс воздушного судна – группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного для двусторонней связи «воздух-земля» и которая применяется для опознавания воздушного судна в сети наземной связи обслуживания воздушного движения;

я-54) орган диспетчерского обслуживания воздушного движения (орган управления воздушным движением) – общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский орган подхода или диспетчерский пункт аэродрома;

я-55) организация воздушного движения (далее – ОрВД) – динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом путем предоставления средств и непрерывного (бесшовного) обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон (органов ОВД, пользователей, аэропортов и других участников ОрВД) и с использованием бортовых и наземных функций;

я-56) организация воздушного пространства – деятельность, представляющая собой процесс планирования, направленный на обеспечение максимального использования имеющегося воздушного пространства на основе динамического распределения по времени и в отдельных случаях в резервировании воздушного пространства для различных категорий пользователей в целях удовлетворения краткосрочных потребностей;

я-57) организация использования воздушного пространства – обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства, включающее в себя:

- 1) установление структуры и классификации воздушного пространства;
- 2) планирование и координирование использования воздушного пространства;
- 3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;
- 4) организацию воздушного движения;
- 5) контроль за соблюдением правил использования воздушного пространства;

я-58) организация потоков воздушного движения (далее – ОПВД) – служба, создаваемая с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности УВД и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим полномочным органом ОВД;

я-59) особый случай в полете – ситуация, которая возникает в результате отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в опасные условия;

я-60) отклонившееся от курса воздушное судно – воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку;

я-61) отметка первичного обзорного радиолокатора – визуальное отображение в несимволической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, полученного с помощью первичного радиолокатора;

я-62) очередность захода на посадку – последовательность, в которой двум или более воздушным судам разрешено заходить на посадку на аэродром;

я-63) первичный обзорный радиолокатор (далее – ПОРЛ) – радиолокационная система наблюдения, использующая отраженные радиосигналы;

я-64) переходный слой – воздушное пространство между абсолютной высотой перехода и эшелонном переходе;

я-65) перрон – определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки

или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

я-66) план полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

я-67) площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

я-68) полет по правилам визуальных полетов – полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

я-69) полет по правилам полетов по приборам – полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

я-70) полетно-информационное обслуживание воздушного движения – обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

я-71) правила визуальных полетов (далее – ПВП) – порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих определить местоположение и пространственное положение воздушного судна по наземным ориентирам и естественному горизонту;

я-72) правила полетов по приборам (далее – ППП) – порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение воздушного судна определяются по пилотажным и навигационным приборам;

я-73) превышение аэродрома – абсолютная высота наивысшей точки ВПП;

я-74) превышение порога ВПП – абсолютная высота порога ВПП;

я-75) предпосадочная прямая – установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

я-76) препятствие – рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения;

я-77) прерванный заход на посадку (уход на второй круг) – установленный порядок маневрирования воздушного судна при заходе на посадку, выполняемый летным экипажем при отсутствии возможности произвести посадку;

я-78) приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам;

я-79) приемоответчик – приемопередающее устройство, посылающее сигнал в ответ на принятый сигнал, устанавливаемое на борту воздушного судна;

я-80) продольное эшелонирование – рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

я-81) процедура ожидания – установленный порядок маневрирования, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства;

я-82) процедурное управление – термин, используемый для обозначения того, что полученная с помощью системы наблюдения ОВД информация не требуется для предоставления диспетчерского обслуживания воздушного движения;

я-83) процедурное эшелонирование – эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного управления;

я-84) пункт обслуживания вылета («Деливери») – диспетчерский пункт, который выдает диспетчерские разрешения согласно заявленному плану полета;

я-85) пункт обязательного донесения – установленная точка на воздушной трассе, местной воздушной линии, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, пролет которой летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД;

я-86) радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (далее – АЗН-В) – вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и (или) принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных;

я-87) отдельные параллельные операции – одновременное использование параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП, при котором одна ВПП используется исключительно для заходов на посадку, а другая ВПП используется исключительно для вылетов;

я-88) рабочая площадь аэродрома – часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки);

я-89) районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах;

я-90) районный диспетчерский центр – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией;

я-91) расчетное время прилета (прибытия) – при полетах по приборам – это расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом. При выполнении полетов по ПВП – расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

я-92) расчетное время уборки колодок – расчетное время, когда воздушное судно начнет движение, связанное с вылетом;

я-93) режим «RBS» – международный режим работы системы вторичной радиолокации, работает на частотах 1030 МГц (запрос с радиолокатора) и 1090 МГц (ответ с воздушного судна);

я-94) режим «УВД» – отечественный режим работы системы вторичной радиолокации, работает на частотах 1030 МГц (запрос с радиолокатора) и 740 МГц (ответ с воздушного судна);

я-95) речевая связь – процесс обмена информацией различного рода;

я-96) рубеж передачи обслуживания воздушного движения – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

я-97) сближение воздушных судов – ситуация, в которой, по мнению пилота или персонала органа обслуживания воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных воздушных судов может быть поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

1) риск столкновения – категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов возникала серьезная опасность столкновения;

2) безопасность полета не гарантировалась – категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов безопасность этих воздушных судов могла быть поставлена под угрозу;

3) риск столкновения отсутствовал – категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов не существовало опасности столкновения;

4) риск не определен – категория ситуаций со сближением воздушных судов, когда отсутствие достаточно полной информации не позволяет определить существовавший риск столкновения, или нет достаточно убедительных данных, или же имеющиеся данные противоречат друг другу, и это не позволяет определить степень риска;

я-98) сборник аэронавигационной информации (далее – АИП) – официальный документ, издаваемый государством или с его санкции и содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полетов воздушных судов в пределах воздушного пространства данного государства;

я-99) связь «диспетчер – пилот» по линии передачи данных (далее – ДППД) – средство связи между диспетчером и пилотом в целях УВД с использованием линии передачи данных;

я-100) связь по линии передачи данных – вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных;

я-101) символ местоположения – визуальное отображение в символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта, полученное после автоматической обработки данных о местоположении, поступивших из любого источника;

я-102) система наблюдения ОВД – общий термин, под которым в отдельности понимаются системы АЗН-В, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно и обеспечивающая уровень безопасности полетов и характеристики не хуже обеспечиваемых моноимпульсным вторичным обзорным радиолокатором;

я-103) система организации воздушного движения – система, обеспечивающая ОрВД путем комплексного объединения возможностей людей, информации, технологии, средств и служб на основе использования бортовых, наземных и (или) космических систем связи, навигации и наблюдения;

я-104) служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (далее – АТИС) – автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов;

я-105) служба организации деятельности на перроне – обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне;

я-106) соглашение АЗН-К – план передачи донесений, который определяет условия передачи донесения АЗН-К (данных, необходимых органу обслуживания воздушного движения, и частоту передачи донесений АЗН-К, что должно быть согласовано до использования АЗН-К при представлении обслуживания воздушного движения);

я-107) стандартный маршрут вылета по приборам (далее – СИД) – установленный маршрут вылета по ППП, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту ОВД;

я-108) стандартный маршрут прибытия по приборам (СТАР) – установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

я-109) суточный план – план, сформированный на основании заявок (расписаний, графиков) на использование воздушного пространства, для планирования использования воздушного пространства на 24-часовой период;

я-110) схема полета в зоне ожидания – заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения;

я-111) схема ухода на второй круг – порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку;

я-112) точный заход на посадку – заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств;

я-113) требуемые навигационные характеристики (далее – RNP) – перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства;

я-114) требуемые характеристики связи (далее – RCP) – перечень требований к характеристикам оперативной связи для обеспечения конкретных функций ОрВД;

я-115) узловой диспетчерский район (далее – УДР) – диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов;

я-116) управление потоком – меры, предназначенные для направления потока движения в определенную часть воздушного пространства, по определенному маршруту или к определенному аэродрому с целью обеспечения наиболее эффективного использования воздушного пространства;

я-117) уровень – общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета;

я-118) центр полетной информации – орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения;

я-119) эксплуатационные минимумы – минимумы для взлета и посадки, устанавливаемые эксплуатантом по типам воздушных судов и утверждаемые в установленном порядке;

я-120) эшелонирование – вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

я-121) эшелон полета – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760,0 мм ртутного столба (1013,2 гектопаскалей) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

2. Основы организации воздушного движения

5. Организация воздушного движения представляет собой динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом, путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон и с использованием бортовых и наземных функций.

6. Задачей организации воздушного пространства, осуществляемой органами ОВД в соответствующих зонах и районах, является определение либо согласование границ элементов структуры воздушного пространства и классификации воздушного пространства, которые утверждаются в порядке,

установленном уполномоченным Президентом Приднестровской Молдавской Республики исполнительным органом государственной власти.

7. При определении границ элементов структуры воздушного пространства органы ОВД учитывают:

а) государственные приоритеты в использовании воздушного пространства;

б) возможности органа ОВД по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов и безопасности использования воздушного пространства при обслуживании воздушного движения;

в) интересы пользователей воздушного пространства.

8. Элементы структуры воздушного пространства, предусматривающие запрещение или ограничение движения потока воздушных судов, а также период их действия учитываются органом ОВД при его организации и обслуживании воздушного движения.

9. Организация потоков воздушного движения представляет собой деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органов ОВД и соответствия объемов воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД.

10. Основными задачами организации потоков воздушного движения являются:

а) максимальное удовлетворение запросов пользователей воздушного пространства на использование воздушного пространства;

б) защита органов ОВД от превышений пропускной способности;

в) обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

11. Меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются:

а) к воздушным судам, подвергшимся незаконному вмешательству;

б) к воздушным судам, выполняющим поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских и других гуманитарных целях;

в) к полетам воздушных судов под литером «А» и «К»;

г) к воздушным судам, выполняющим специально заявленные государственными органами полеты.

12. Пропускная способность для диспетчерских пунктов (секторов) выражается количеством воздушных судов в час, которые обслуживаются в данном воздушном пространстве.

13. При оценке (расчете) пропускной способности учитываются следующие факторы:

а) вид предоставляемого обслуживания воздушного движения;

б) сложность структуры диспетчерского района, диспетчерского пункта (сектора);

в) рабочая нагрузка на диспетчера, включая выполняемые задачи по обслуживанию воздушного движения и координации;

г) типы используемых систем связи, навигации и наблюдения, степень их технической надежности и готовности, а также готовности резервных систем;

д) наличие автоматизированных систем и комплексов обслуживания воздушного движения, а также функций предупреждения;

е) любой другой фактор или элемент, обуславливающий рабочую нагрузку на диспетчера.

14. Количество воздушных судов, обслуживаемых органом ОВД, не должно превышать числа воздушных судов, управление полетом которых может безопасно обеспечиваться органом ОВД в превалирующих условиях.

В целях определения максимального количества воздушных судов, которое может безопасно обслуживаться, соответствующему поставщику аэронавигационного обслуживания следует оценить (рассчитать) и заявить пропускную способность для диспетчерских районов, диспетчерских пунктов (секторов).

15. Пропускная способность выражается соответствующими нормативами пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), которые рассчитываются по методике определения нормативов пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов).

16. Поставщики аэронавигационного обслуживания периодически проводят оценку пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов). Нормативы пропускной способности рассчитываются с целью регулирования нагрузки и недопущения случаев систематических перегрузок персонала обслуживания воздушного движения. Нормативы пропускной способности используются на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования, а также при обслуживании воздушного движения для принятия оперативных решений по устранению возможных перегрузок органов ОВД.

17. В том случае, когда потребности воздушного движения регулярно превышают пропускную способность органов ОВД, вызывая продолжительные и частые задержки, поставщик аэронавигационного обслуживания:

а) применяет меры, нацеленные на максимальное использование пропускной способности;

б) разрабатывает планы по повышению пропускной способности, рассчитанные на фактические или прогнозируемые потребности.

18. Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности имеет право ограничить вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства, за исключением случаев, указанных пункте 11 настоящего Положения.

19. В целях обеспечения безопасности полетов при ОВД не допускается планирование использования воздушного пространства с превышением заявленной органом ОВД пропускной способности.

20. Задачами обслуживания (управления) воздушного движения в зависимости от вида обслуживания являются:

- а) предотвращение столкновений между воздушными судами;
- б) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;
- в) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;
- г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- д) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

3. Обслуживание (управление) воздушного движения

21. Обслуживание (управление) воздушного движения представляет собой общий термин и состоит из следующих трех видов обслуживания:

- а) диспетчерского обслуживания;
- б) полетно-информационного обслуживания;
- в) аварийного оповещения.

22. Диспетчерское обслуживание предназначено для решения задач, указанных в подпунктах а) - в) пункта 20 настоящего Положения, и подразделяется в зависимости от этапа полета на:

а) районное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, кроме тех этапов каждого из таких полетов, которые указаны в подпунктах б) и в) настоящего пункта, для решения задач, указанных в подпунктах а) и в) пункта 20 настоящего Положения;

б) диспетчерское обслуживание подхода: обеспечение диспетчерского обслуживания этапов контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения задач, указанных в подпунктах а) и в) пункта 20 настоящего Положения;

в) аэродромное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме этапов полетов, указанных в подпункте б) настоящего пункта, для решения задач, указанных в подпунктах а), б) и в) пункта 20 настоящего Положения.

23. Полетно-информационное обслуживание предназначено для решения задачи, указанной в подпункте г) пункта 20 настоящего Положения.

24. Аварийное оповещение, которое предназначено для решения задачи, указанной в подпункте д) пункта 20 настоящего Положения.

25. Потребность в обслуживании воздушного движения определяется с учетом:

- а) типов соответствующего воздушного движения;
- б) плотности воздушного движения;
- в) метеорологических условий;

г) других факторов, которые могут иметь к этому отношение.

26. В случае принятия решения о введении обслуживания воздушного движения в конкретных частях воздушного пространства или на конкретных аэродромах, эти части воздушного пространства или эти аэродромы определяются исходя из вида обслуживания воздушного движения, которое должно обеспечиваться следующим образом:

а) части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, определяются как районы полетной информации;

б) части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полеты диспетчерским обслуживанием, определяются как диспетчерские районы или диспетчерские зоны;

в) аэродромы, на которых принято решение обеспечивать диспетчерское обслуживание движения в районе аэродрома, определяются как контролируемые аэродромы.

27. При обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Приднестровской Молдавской Республики основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы системы вторичной радиолокации, работающей в режиме «RBS». В случае отсутствия на воздушном судне бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», или если вторичный радиолокатор, обеспечивающий радиолокационной информацией орган ОВД, не работает в режиме «RBS», по указанию органа ОВД обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием отечественного режима работы системы вторичной радиолокации – режима «УВД».

28. Обслуживание воздушного движения осуществляется по Всемирному координированному времени (далее – УТЦ).

29. Обслуживание воздушного движения осуществляется путем передачи органами ОВД экипажам воздушных судов диспетчерских указаний, разрешений, рекомендаций и информации.

30. Диспетчерское обслуживание осуществляется в пределах контролируемого воздушного пространства, установленного в соответствии с классификацией воздушного пространства, и на контролируемых аэродромах.

31. Орган ОВД, осуществляющий диспетчерское обслуживание, должен располагать информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также последней информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна, в соответствии с которой:

а) определяет сравнительное местоположение воздушных судов (о которых он оповещен) относительно друг друга;

б) принимает решения по обеспечению установленных интервалов эшелонирования и предотвращению столкновений воздушных судов в воздухе и на земле;

в) при необходимости согласовывает свои действия с диспетчерами смежных органов ОВД в случаях, когда обслуживаемое воздушное судно

может создать конфликтную ситуацию с другими воздушными судами, выполняющими полет под контролем диспетчеров смежных органов ОВД, а также перед передачей воздушного судна им на обслуживание воздушного движения.

32. Обслуживание воздушного движения обеспечивается органами ОВД поставщиков аэронавигационного обслуживания, которые создаются и определяются следующим образом:

а) органы диспетчерского обслуживания – для предоставления диспетчерского обслуживания, полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и контролируемых аэродромов;

б) органы полетно-информационного обслуживания – для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возлагается на орган диспетчерского обслуживания воздушного движения.

33. С целью равномерного распределения нагрузки на диспетчеров, воздушное пространство, в котором орган ОВД предоставляет диспетчерское обслуживание, разделяется на диспетчерские пункты (секторы), при этом:

а) для каждого диспетчерского пункта (сектора) определяется своя зона ответственности по обслуживанию воздушного движения;

б) диспетчерский пункт (сектор) состоит из одного или нескольких рабочих мест.

34. Организационная структура органа ОВД определяется поставщиком аэронавигационного обслуживания, количество диспетчерских пунктов (секторов) и рабочих мест в организационной структуре оперативного органа ОВД определяется с учетом обоснования обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения поставщиком аэронавигационного обслуживания.

35. Структура органов ОВД по количеству диспетчерских пунктов, секторов ОВД и рабочих мест, а также численность персонала органов ОВД должны обеспечивать выполнение задач обслуживания воздушного движения в установленной части воздушного пространства при обеспечении приемлемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

36. Объединение диспетчерских пунктов (секторов) допускается по решению руководителя полетов дежурной смены в период малой интенсивности воздушного движения и низкой рабочей нагрузке на диспетчеров органа ОВД при условии, если зоны ответственности диспетчерских пунктов (секторов) являются смежными и имеют одинаковое (однотипное) радиотехническое оборудование.

37. Временное объединение зон ответственности диспетчерских пунктов (секторов), а также особенности обслуживания воздушного движения на объединенном диспетчерском пункте (секторе) вводятся локальным актом соответствующего органа ОВД.

38. Во всех случаях для работы на объединенных диспетчерских пунктах (секторах) персонал обслуживания воздушного движения должен иметь допуск к самостоятельной работе на каждом из совмещаемых диспетчерских пунктов (секторов).

39. Не допускается возложение на диспетчеров, занятых районным диспетчерским обслуживанием, и (или) диспетчерским обслуживанием подхода, и (или) аэродромным диспетчерским обслуживанием, функциональных обязанностей, не имеющих прямого отношения к диспетчерскому обслуживанию и решаемым при этом задачам.

40. Режим работы органов ОВД на аэродромах должен обеспечивать постоянно действующий регламент работы данного аэродрома, опубликованный в установленном порядке.

41. Районное диспетчерское обслуживание предоставляется круглосуточно.

42. Руководящий состав органов ОВД разрабатывает технологии работы диспетчеров на конкретных диспетчерских пунктах (секторах), рабочих местах диспетчеров на основе требований настоящего Положения с учетом местных условий и местных особенностей обслуживания воздушного движения, методик использования соответствующих технических средств и возможности обмена данными о движении воздушных судов в режиме реального времени.

При наличии на рабочем месте диспетчера электронных средств процедурного контроля за движением воздушных судов технология работы диспетчера разрабатывается с учетом технических условий на данное оборудование.

Структурная схема построения технологии работы диспетчеров должна содержать следующие основные разделы: общие положения; подготовка к дежурству и прием дежурства; рубежи приема/передачи обслуживания воздушного движения; порядок координации и взаимодействия со смежными органами ОВД, диспетчерскими пунктами (секторами); особенности обслуживания воздушного движения; особенности обслуживания воздушного движения при полетах в особых условиях и особых случаях в полете; необходимые приложения.

43. Наряду с технологией работы диспетчеров для каждого диспетчерского пункта (сектора) разрабатываются технологии работы диспетчеров при объединении функций диспетчерских пунктов (секторов).

44. Обслуживание воздушного движения (управление полетами) при одновременных полетах государственных и гражданских воздушных судов на аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования осуществляет объединенная группа обслуживания (управления полетами) воздушного движения, состоящая из группы руководства полетами государственной авиации и дежурной смены диспетчеров гражданской авиации.

45. На аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования объединенная группа обслуживания (управления полетами)

воздушного движения может не создаваться. В этом случае обслуживание воздушного движения (управление полетами) осуществляется группой руководства полетами государственной авиации либо дежурной сменой диспетчеров УВД гражданской авиации.

46. В случае, предусмотренном пунктом 45 настоящего Положения, все должностные лица группы руководства полетами государственной авиации должны быть допущены к обслуживанию воздушного движения гражданских воздушных судов в соответствии с требованиями, установленными для гражданской авиации, а должностные лица дежурной смены диспетчеров УВД гражданской авиации – к управлению государственными воздушными судами в соответствии с требованиями, установленными для государственной авиации.

47. Требование, предусмотренное пунктом 46 настоящего Положения, не распространяется на аэродромы совместного базирования аэропортов гражданской авиации.

48. Часы и другие регистрирующие время приборы в органах ОВД по мере необходимости проверяются для обеспечения точности времени в пределах ± 30 секунд от УТЦ. В тех случаях, когда орган обслуживания воздушного движения использует линию передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы по мере необходимости проверяются для обеспечения точности времени в пределах 1 секунды от УТЦ.

49. Диспетчерским обслуживанием обеспечиваются:

- а) все полеты по ППП в воздушном пространстве классов А и С;
- б) все полеты по ПВП в воздушном пространстве класса С;
- в) все виды аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

50. Органы диспетчерского обслуживания подразделяются на органы районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания.

51. Районное диспетчерское обслуживание обеспечивается:

- а) районным диспетчерским центром (далее – РДЦ), районным центром (далее – РЦ), местным диспетчерским пунктом (далее – МДП);
- б) органом, предоставляющим диспетчерское обслуживание подхода (диспетчерский пункт подхода) в диспетчерском районе ограниченных размеров, который установлен главным образом для обеспечения диспетчерского обслуживания подхода, когда не создан районный диспетчерский центр, районный центр и (или) МДП;

52. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается:

- а) диспетчерским пунктом аэродрома (аэродромным диспетчерским центром) или районным диспетчерским центром, или районным центром, в случае объединения в рамках ответственности одного органа функции диспетчерского обслуживания подхода с функциями аэродромного диспетчерского обслуживания или районного диспетчерского обслуживания;
- б) диспетчерским органом подхода (диспетчерский пункт подхода) в случае создания отдельного органа.

53. Аэродромное диспетчерское обслуживание обеспечивается одним или несколькими диспетчерскими пунктами аэродрома или аэродромными диспетчерскими центрами.

54. Районный диспетчерский центр осуществляет обслуживание в установленных границах. РДЦ состоит из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора РДЦ могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров в зависимости от рабочей загрузки сектора.

55. Диспетчерский пункт подхода осуществляет обслуживание воздушного движения в установленных границах. Диспетчерский пункт подхода состоит из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров в зависимости от рабочей загрузки сектора.

56. Аэродромное диспетчерское обслуживание осуществляется на аэродроме и вблизи аэродрома в границах диспетчерской зоны.

57. Аэродромное диспетчерское обслуживание в зависимости от интенсивности или сложности воздушного движения осуществляется, как правило, с диспетчерского пункта «Вышка», в организационной структуре которого могут находиться секторы (направления) с определенной для каждого из них зоной ответственности либо осуществляться с самостоятельных диспетчерских пунктов: диспетчерский пункт круга (далее – ДПК); стартовый (вспомогательный стартовый) диспетчерский пункт (далее – СДП, ВСДП); пункт диспетчера посадки (далее – ПДП); диспетчерский пункт руления (далее – ДПР); пункт диспетчера старта и руления (далее – ПДСР); диспетчерский пункт системы посадки (далее – ДПСП), объединяющий зоны ответственности ДПК и ПДП, либо при необходимости в сочетании с диспетчерского пункта «Вышка» и с самостоятельных диспетчерских пунктов, перечисленных в настоящем пункте, для обслуживания воздушного движения:

- а) по аэродромному кругу полетов;
- б) на предпосадочной прямой и (или) ВПП;
- в) на площади маневрирования, исключая ВПП.

58. В случае одновременного использования нескольких ВПП на аэродроме при необходимости организуются рабочие места диспетчеров на каждую ВПП.

59. Диспетчерский пункт (сектор), осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП, при выполнении работ на летной полосе:

- а) дает разрешение на выезд технических и других автотранспортных средств на летную полосу только с разрешения руководителя полетов;
- б) информирует руководителя полетов и при наличии диспетчера, осуществляющего обслуживание воздушного движения на предпосадочной прямой, о начале и окончании работ на летной полосе;
- в) заблаговременно, до расчетного (уточненного) времени посадки воздушного судна, а также непосредственно перед взлетом воздушного судна

дает команду на освобождение летной полосы от технических и других автотранспортных средств и контролирует выполнение этой команды;

г) немедленно докладывает руководителю полетов о прекращении (неустойчивой) связи с руководителем работ на летной полосе и недостатках в работе светосигнального оборудования летной полосы.

60. В аварийной обстановке и (или) в случае прекращения (неустойчивой) связи с руководителем работ на летной полосе мигание огнями ВПП является сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП.

61. На крупных аэродромах с большой площадью перрона, когда орган, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, не может наблюдать за всем перроном из-за сложности его конфигурации, по решению главного оператора аэропорта может дополнительно создаваться специальное подразделение по обеспечению управления на перроне.

62. На небольших и средних аэродромах, где орган, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, может вести наблюдение за всем перроном, организация управления на перроне, как правило, осуществляется этим органом, так как это позволяет сохранить единство обслуживания и избежать смены ответственности за обслуживание в переходной зоне между перроном и площадью маневрирования.

63. При интенсивном воздушном движении и сложной организации воздушного пространства в районе аэродрома (аэроузла) может быть дополнительно организован пункт обслуживания вылета («Деливери») с выделением отдельной частоты радиосвязи и возложением функциональных обязанностей по выдаче информации о маршруте выхода; оперативной информации об ограничениях, запретах по коридорам, трассам и аэродромам назначения и запасным; информации о режиме; информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) метеорологических условий, которые не соответствуют правилам принятия решения на вылет или влияют на правила движения по маршруту; предупреждения о неблагоприятных метеорологических условиях; код индивидуального опознавания вторичного обзорного радиолокатора (при необходимости) и иной информации, связанной с безопасным выполнением полета.

64. На диспетчерских пунктах (секторах) в зависимости от рабочей нагрузки могут дополнительно организовываться рабочие места диспетчеров-ассистентов по планированию и координации.

65. Устройства, регистрирующие внутренние переговоры и звуковой фон на рабочих местах диспетчеров управления воздушным движением, сохраняют записанную информацию в течение последних 24 часов работы.

66. Полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение обеспечивают:

а) в пределах воздушного пространства класса G районов полетной информации: центры полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возложена на орган диспетчерского

обслуживания воздушного движения, имеющий необходимые средства для осуществления таких функций;

б) в пределах контролируемого воздушного пространства классов А и С (диспетчерских районов и диспетчерских зон) и на контролируемых аэродромах: соответствующие органы диспетчерского обслуживания.

67. Границы зоны ответственности для каждого органа обслуживания воздушного движения устанавливаются руководящими органами.

68. Границы отдельных секторов в структуре одного органа обслуживания воздушного движения устанавливаются поставщиками аэронавигационного обслуживания.

В тех случаях, когда в одном органе ОВД или диспетчерском пункте (секторе) имеется несколько рабочих мест диспетчеров, определяются обязанности для каждого диспетчера.

69. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения устанавливаются, как правило, на границах диспетчерских зон и районов в пределах устойчивого поля радиосвязи и наблюдения, указываются в технологиях работы диспетчеров и публикуются в документах аэронавигационной информации.

70. Обслуживание воздушного движения начинается при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство и заканчивается при выходе воздушного судна из него.

В отдельных случаях рубез передачи обслуживания воздушного движения может быть смещен в каждом конкретном случае по времени или в такую точку, которые были согласованы между двумя смежными органами ОВД.

71. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения между смежными органами районного диспетчерского обслуживания, а также между районными диспетчерскими центрами (районными центрами) с органами ОВД сопредельных государств определяются в соответствующих соглашениях о процедурах взаимодействия между этими органами ОВД.

72. Обслуживание воздушным движением передается одним органом ОВД другому следующим образом:

а) между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания в одном диспетчерском районе органу районного диспетчерского обслуживания в соседнем диспетчерском районе при пересечении общей границы диспетчерских районов в точке (пункте), на эшелоне и в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

б) между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода,

и наоборот, в точке, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

в) между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и органом, обеспечивающим аэродромное диспетчерское обслуживание.

73. Обслуживание воздушного движения прибывающего воздушного судна передается органом диспетчерского обслуживания подхода органу аэродромного диспетчерского обслуживания, когда это воздушное судно:

а) находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения и считается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам;

б) находится в установленной (согласованной) основной точке (предписанном пункте) или на предписанном эшелоне.

74. Обслуживание воздушного движения вылетающего воздушного судна передается органом аэродромного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода:

а) если в районе аэродрома преобладают визуальные метеорологические условия – перед выходом воздушного судна из района аэродрома, перед переходом воздушного судна к полету в метеорологических условиях полета по приборам, или когда воздушное судно находится в установленной (согласованной) основной точке (в предписанном пункте), или на предписанном эшелоне, как это указано в технологии работы диспетчера органа ОВД;

б) если на аэродроме преобладают метеорологические условия полета по приборам – непосредственно после отрыва воздушного судна от поверхности, или когда воздушное судно находится в предписанном пункте, или на предписанном эшелоне, как это указано в технологии работы диспетчера органа ОВД.

Между диспетчерскими пунктами (секторами) или рабочими местами диспетчеров в одном органе ОВД – обслуживание воздушного движения передается от одного диспетчерского сектора (с одного рабочего места диспетчера) в другой диспетчерский сектор (на другое рабочее место диспетчера) в одном органе ОВД в пункте, на эшелоне или в момент времени, определяемые технологиями работы диспетчеров органа ОВД и публикуемыми документами аэронавигационной информации.

Передача ответственности по обслуживанию воздушного движения должна осуществляться в таком месте, на таком эшелоне (высоте) или в такое время, чтобы воздушному судну можно было своевременно выдать необходимые разрешения (в том числе разрешение на посадку) или дать другие указания, а также информацию об основном местном движении.

75. Ответственность за обслуживание воздушного движения не передается одним органом диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) другому без согласия принимающего органа, которое получают в соответствии с пунктами 76-79 настоящего Положения.

76. Передающий орган направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче управления.

77. При осуществлении передачи контроля с использованием радиолокационных данных или данных радиовещательного автоматического зависимого наблюдения диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает информацию, касающуюся положения и при необходимости линии пути и скорости воздушного судна согласно радиолокационным данным или данным радиовещательного автоматического зависимого наблюдения, полученным непосредственно перед передачей контроля.

78. При осуществлении передачи контроля с использованием данных автоматического зависимого наблюдения «контрактного» (далее – АЗН-К) диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает данные о местоположении в четырех измерениях и при необходимости другую информацию.

79. Принимающий диспетчерский орган:

а) заявляет о своей способности принять управление движением воздушного судна на условиях, указанных передающим диспетчерским органом, если заключенным ранее между двумя соответствующими органами соглашением не предусматривается, что отсутствие любого такого заявления рассматривается как согласие с указанными условиями, либо сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям;

б) указывает любую другую информацию или разрешение в отношении последующей части полета, которые, по его мнению, необходимо иметь воздушному судну в момент передачи управления.

80. Когда принимающий диспетчерский орган устанавливает двустороннюю речевую связь и (или) связь по линии передачи данных с соответствующим воздушным судном и берет на себя управление его движением, ему не требуется уведомлять передающий орган об установлении связи и (или) связи для передачи данных с передаваемым воздушным судном и о принятии управления движением этого воздушного судна, если между двумя соответствующими органами ОВД не достигнута иная договоренность. Принимающий орган ОВД уведомляет передающий орган в том случае, когда связь с воздушным судном, как ожидалось, не установлена.

81. В органах ОВД устанавливается сменная работа персонала обслуживания воздушного движения в соответствии с графиками сменности с учетом требований, изложенных в пункте 35 настоящего Положения.

82. Смены диспетчеров управления воздушным движением возглавляют должностные лица из числа руководителей – руководители полетов, которые исполняют свои функциональные обязанности в соответствии с должностной инструкцией.

83. Руководителю полетов в оперативном отношении подчиняются старшие должностные лица объектов и служб, обеспечивающих производство

полетов и обслуживание воздушного движения по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов воздушных судов.

84. В целях обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения руководитель полетов организует проведение инструктажа возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство и разбора по результатам работы за период дежурства, обеспечивает качественную организацию работы возглавляемой им диспетчерской смены в период дежурства.

85. В процессе подготовки к дежурству на инструктаже до диспетчерской смены соответствующими специалистами доводится:

- а) необходимая метеорологическая информация;
- б) информация об орнитологической обстановке на своем аэродроме (при наличии);
- в) информация о готовности и использовании средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;
- г) информация о состоянии аэродрома и проводимых на нем работах (состояние летной полосы, маршрутов руления и их пригодности к эксплуатации);
- д) информация по имеющимся ограничениям и запретам;
- е) информация о наличии литерных рейсов;
- ж) указания (распоряжения) по обслуживанию воздушного движения;
- з) информация об особенностях обслуживания воздушного движения на период дежурства.

86. Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер получает от сдающего диспетчера и уясняет всю необходимую информацию о воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановке, информацию о работе радиотехнических средств обеспечения полетов, наличии режимов, ограничений, запретов, литерных рейсов, другую необходимую информацию об особенностях работы по обслуживанию воздушного движения на момент заступления на дежурство и при необходимости проверяет наличие и работоспособность оборудования.

87. В период сдачи-приема дежурства радиосвязь с экипажами воздушных судов осуществляет диспетчер, сдающий дежурство до момента записи на магнитофон доклада заступающего диспетчера о приеме дежурства:

«Диспетчер (фамилия) дежурство принял».

88. В особых случаях и условиях полета прием и сдача дежурства решением руководителя полетов могут быть перенесены до момента нормализации воздушной обстановки.

89. Радиообмен между органами ОВД и летными экипажами воздушных судов, переговоры диспетчеров органов ОВД, метеорологические консультации летных экипажей и диспетчеров, предполетный контроль, метеорологическая информация, передаваемая по радиоканалам, а также радиолокационная и плановая информация должны регистрироваться специальной аппаратурой. Материалы регистрации должны храниться и использоваться для целей ОВД при использовании цифровых средств документирования в течение 30 суток.

90. Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи включаются по указанию руководителя полетов в следующем порядке:

а) системы посадки (радиомаячная система посадки, оборудование системы посадки, посадочный радиолокатор) – не позднее чем за 15 минут до расчетного времени посадки воздушного судна, при этом посадочный радиолокатор включается и используется для контроля захода на посадку для легких и сверхлегких самолетов и вертолетов по требованию летного экипажа, для других воздушных судов – при высоте нижней границы облаков 200 м и ниже и (или) видимости менее 2000 м;

б) остальные средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэродрома – не позднее чем за 30 минут до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна;

в) по требованию летных экипажей – независимо от метеорологических условий.

91. После включения средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, в том числе в случае изменения курса посадки, от уполномоченных должностных лиц по технической эксплуатации радиотехнических средств должен поступить доклад руководителю полетов о готовности радиотехнических средств к работе.

92. Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи могут быть выключены по решению руководителя полетов:

а) при отсутствии прилетов и вылетов воздушных судов;

б) по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна;

в) по окончании связи вылетевшего воздушного судна с органом диспетчерского обслуживания подхода.

93. В целях информирования летных экипажей воздушных судов о неисправностях или отказах средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также их выключении по этой причине, должностные лица службы эксплуатации средств радиотехнического обеспечения полетов и связи обязаны немедленно сообщить об этом руководителю полетов и зафиксировать в журнале отказ или неисправность.

94. По указанию руководителя полетов экипажами, выполняющими полеты, осуществляются ежесменные проверки качества работы средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи. Результаты проверки на основании информации, полученной от экипажей воздушных судов, руководителем полетов записываются в журнал отзывов о работе посадочного и навигационного оборудования аэропорта, в котором также отмечаются принятые службой эксплуатации средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи меры по устранению выявленных замечаний.

95. С целью обеспечения диспетчерским и (или) полетно-информационным обслуживанием, аварийным оповещением, план полета должен быть представлен пользователем воздушного пространства или его представителем

в органы ОВД в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Приднестровской Молдавской Республике.

96. В случае задержки на 30 минут после расчетного времени выполнения контролируемого полета или на один час выполнения неконтролируемого полета, в отношении которых представлен план полета, соответственно, этот план полета должен быть изменен или представлен новый план полета, а прежний план полета аннулирован в зависимости от того, что применимо.

97. При подаче плана в ходе полета он должен передаваться органу ОВД, контролирующему данное воздушное пространство, или на его станцию авиационной электросвязи. Если это практически неосуществимо, то план должен передаваться другому органу ОВД или на другую станцию авиационной электросвязи для ретрансляции соответствующему органу ОВД. В зонах с высокой и средней интенсивностью воздушного движения в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, орган ОВД может вводить условия и (или) ограничения в отношении представления органам ОВД планов полета в ходе полета.

Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания, воздушному судну необходимо дождаться диспетчерского разрешения, прежде чем переходить к полету в условиях, требующих соблюдения диспетчерских правил.

98. Минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе основываются на разбивке типов воздушных судов на три категории в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой:

- а) тяжелые – воздушные суда массой 136000 кг или более;
- б) средние – воздушные суда массой менее 136000 кг, но более 7000 кг;
- в) легкие – воздушные суда массой 7000 кг или менее.

99. В отношении воздушных судов, имеющих категорию турбулентности в следе, свойственную тяжелым воздушным судам, при первичном установлении радиотелефонной связи между такими воздушными судами и органами ОВД к позывному воздушного судна добавляется слово «тяжелый».

100. Для регулирования воздушного движения устанавливаются зоны ожидания.

101. Полет в зоне ожидания разрешается только по установленным схемам и на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования согласно настоящему Положению.

102. В том случае, когда соответствующие воздушные суда входят в одну схему ожидания или находятся в ней, внимание следует уделять воздушным судам, снижающимся с явно разными скоростями, и, если необходимо, следует принимать дополнительные меры, такие как указание максимальной скорости снижения для воздушных судов, находящихся выше, и минимальной скорости снижения для воздушных судов, находящихся ниже, для обеспечения выдерживания требуемого эшелонирования.

103. Правила полетов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в документах аэронавигационной информации.

104. Расчет эшелона перехода производится уполномоченным лицом аэродрома (аэроузла).

105. Соответствующий орган ОВД при необходимости устанавливает на надлежащий период времени на основании данных об атмосферном давлении, а при необходимости и прогнозируемого давления, эшелон перехода, используемый вблизи соответствующего(их) аэродрома(ов), и в надлежащих случаях в соответствующем узловом диспетчерском районе.

106. Эшелонем перехода является самый нижний эшелон полета, используемый выше высоты перехода, установленной для соответствующего(их) аэродрома(ов). В случае расположения двух и более аэродромов, расположенных в такой близости, при которой требуется координация действий по управлению воздушным движением, устанавливается общая абсолютная высота перехода, соответствующие органы ОВД устанавливают общий эшелон перехода, используемый в любой момент времени вблизи соответствующего аэродрома или в надлежащих случаях в соответствующем узловом диспетчерском районе.

107. Самым нижним используемым эшелонем полета является тот эшелон полета, который соответствует установленной минимальной абсолютной высоте полета или находится непосредственно над ней.

108. Часть диспетчерского района, в котором применяется конкретный самый нижний используемый эшелон полета, определяется в соответствии с потребностями обслуживания воздушного движения.

109. Когда осуществляется векторение воздушного судна, выполняющего полет по ППП, или ему указывается спрямленный маршрут, предусматривающий уход воздушного судна с маршрута ОВД, применяются правила, изложенные в пункте 402 настоящего Положения.

110. Органы ОВД должны иметь в своем распоряжении для передачи на борт воздушных судов текущих значений для установки высотомера, а РДЦ и центры полетной информации при необходимости – прогнозы атмосферного давления в своем районе и в соседних районах.

111. Эшелон перехода сообщается летному экипажу до достижения им этого эшелона во время снижения. Такие сообщения могут передаваться с помощью речевой связи, радиовещательных передач текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов или по линии передачи данных.

112. В первое разрешение на снижение до высоты ниже эшелона перехода, разрешения на заход на посадку или разрешения на выход в аэродромный круг движения, а также в разрешения на руление, выдаваемые вылетающим воздушным судам, включаются данные для установки высотомера, за исключением тех случаев, когда известно, что воздушное судно уже получило эту информацию.

113. На маршрутах, определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются при пролете или после пролета каждого установленного пункта обязательной передачи донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 115 настоящего Положения.

В тех случаях, когда это необходимо в целях обслуживания воздушного движения, соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений при пролете других точек.

114. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются по истечении первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случая, предусмотренного пунктом 115 настоящего Положения.

В целях обслуживания воздушного движения соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

115. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полета от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (система наблюдения ОВД), воздушные суда могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени. При этом следует учитывать метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению соответствующих данных.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении орган ОВД назначает ему очередной контрольный пункт для доклада.

116. Содержание речевых донесений о местоположении и условия освобождения экипажа воздушного судна от речевых донесений о местоположении определяются авиационными правилами, регламентирующими порядок ведения радиосвязи.

117. При использовании АЗН-К донесения о местоположении автоматически передаются органу ОВД, обслуживающему воздушное пространство, в котором воздушное судно выполняет полет. Характеристики к передаче и содержанию донесений АЗН-К устанавливаются органом ОВД на основе действующих условий эксплуатации, сообщаются на борт воздушного судна и подтверждаются посредством плана передачи донесений АЗН-К.

118. Донесения АЗН-К составляются из блоков данных, выбранных из следующих элементов:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;
- б) основное донесение АЗН-К, включающее широту, долготу, высоту, время, а также показатель качества;

в) вектор путевой скорости, включающий путевую скорость и скорость набора высоты или снижения;

г) вектор воздушной скорости, включающий курс, число Маха или приборную скорость, скорость набора высоты или снижения;

д) прогнозируемый профиль, включающий следующие точки маршрута (четыре и более) с указанием расчетных высот и времен полета;

е) метеорологическая информация, включающая данные о скорости и направлении ветра, температуре, влажности и турбулентности;

ж) другие дополнительные данные.

119. Всем воздушным судам, оборудованным средствами АЗН-К, необходимо передавать блоки данных основного донесения АЗН-К. При необходимости включаются оставшиеся блоки АЗН-К. В дополнение к любым требованиям, касающимся передачи в целях обслуживания воздушного движения, блок подпункта е) пункта 118 настоящего Положения передается в соответствии с пунктом 5.3.1 Приложения 3 к Конвенции о международной гражданской авиации. В аварийных и (или) срочных донесениях АЗН-К в дополнение к существующей информации донесений АЗН-К указывается статус аварийности и (или) срочности.

120. Донесения радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (далее – АЗН-В) включают следующие блоки данных:

а) идентификационной информации, состоящей из позывного, 24-битного кода и категории воздушного судна;

б) вектора состояния, состоящего из трехмерных координат, горизонтальной и вертикальной скоростей воздушного судна, времени измерения этих параметров, признака наличия разворота;

в) статуса, определяемого состоянием аварийности или наличием приоритета в обслуживании;

г) намерения, которое определяется последующими (четырьмя и более) точками изменения траектории.

121. Дополнительно система АЗН-В передает на борт воздушного судна следующую информацию:

а) номера «забракованных» спутников глобальной навигационной спутниковой системы (далее – ГНСС);

б) дифференциальные поправки к псевдодальностям;

в) блок посадочных данных (FAS);

г) другую навигационную/посадочную информацию.

122. В том случае, когда воздушное судно, выполняющее полет по маршруту, должно представлять по линии передачи данных оперативную и (или) текущую метеорологическую информацию в пунктах или в моменты времени, предусмотренные для передачи донесений о местоположении в соответствии с пунктами 113 и 114 настоящего Положения, донесение о местоположении передается в соответствии с пунктом 119 настоящего Положения или в форме текущего донесения с борта. Данные специальных

наблюдений с борта передаются в виде специальных донесений с борта. Все донесения с борта передаются по возможности незамедлительно.

123. В текущих донесениях с борта воздушного судна, передаваемых с использованием линии передачи данных в тех случаях, когда АЗН-К не применяется, содержится следующая информация:

а) информация о местоположении, включающая позывной, местоположение, время, эшелон или высота полета, следующее местоположение, высота и время его пролета, следующая основная точка;

б) оперативная информация, включающая расчетное время прибытия, запас топлива;

в) метеорологическая информация, включающая температуру, скорость и направление ветра, осадки (если имеются данные), данные о турбулентности и влажности воздуха (если имеются данные).

Информация подпункта б) настоящего пункта или любая его часть передается только по запросу эксплуатанта или назначенного им представителя либо в том случае, когда это сочтет необходимым командир воздушного судна.

124. Специальные донесения с борта воздушного судна составляются всеми воздушными судами, когда имеют место или наблюдаются следующие условия:

а) умеренная или сильная турбулентность;

б) умеренное или сильное обледенение;

в) сильная горная волна;

г) грозы без града, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;

д) грозы с градом, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;

е) сильная пыльная буря или сильная песчаная буря;

ж) облако вулканического пепла;

з) вулканическая деятельность, предшествующая извержению;

и) вулканическое извержение.

125. Кроме того, при полетах на околосвуковых или сверхзвуковых скоростях:

а) умеренная турбулентность;

б) град;

в) кучево-дождевые облака.

126. При использовании линии передачи данных «воздух – земля» специальное донесение с борта содержит следующие элементы:

а) индекс типа сообщения;

б) позывной и (или) опознавательный индекс воздушного судна;

в) данные о местоположении (широта, долгота, барометрическая высота, время);

г) метеорологические данные (направление и скорость ветра, температура воздуха, осадки, наличие турбулентности, влажность (если имеются данные));

д) условия, требующие передачи специального донесения с борта.

127. При использовании речевой связи специальные донесения с борта содержат следующие элементы:

- а) индекс типа сообщения;
- б) информация о местоположении, включающая позывной, опознавательный индекс воздушного судна, координаты местоположения, эшелон или высота полета, время;
- в) метеорологические условия, требующие передачи специального донесения с борта.

128. Органы ОВД при получении специальных донесений с борта по каналам речевой связи или специальных донесений с борта по линии передачи данных, которые содержат блок метеорологической информации, информируют органы метеорологического обеспечения.

129. Диспетчерские разрешения выдаются в целях ускорения и эшелонирования воздушного движения с учетом известных условий движения, которые влияют на безопасность полетов воздушных судов. К таким условиям движения относятся находящиеся в воздухе, на площади маневрирования воздушные суда, движение которых контролируется, а также движение наземных транспортных средств или иные препятствия, не размещенные постоянно на площади маневрирования.

130. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет экипаж воздушного судна, он может запросить изменение ранее выданного диспетчерского разрешения.

131. Диспетчерские разрешения должны выдаваться по возможности заблаговременно, чтобы экипаж воздушного судна имел необходимое время для их выполнения.

132. После выдачи экипажу воздушного судна диспетчерского разрешения на вылет в пункте отправления органы ОВД по всему маршруту полета обеспечивают своевременную выдачу, а при необходимости изменения диспетчерского разрешения передачу информации об аэронавигационной, воздушной и метеорологической обстановке.

133. Граница действия разрешения должна определяться указанием названия контрольной точки, аэродрома или границы контролируемого воздушного пространства.

134. Органы ОВД должны незамедлительно информировать пользователей воздушного пространства и соответствующие службы о любом отказе или неполадках средств радиотехнического обеспечения полетов, средств и систем связи, навигации, наблюдения и посадки, имеющих существенное значение для обеспечения безопасности и (или) эффективности производства полетов, и (или) предоставлении диспетчерского обслуживания воздушного движения.

135. Органы ОВД должны располагать точной информацией о наличии у воздушного судна допуска к полетам в условиях сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (далее – RVSM). В случае отсутствия такой информации диспетчер обязан запросить наличие допуска к полетам в RVSM у экипажа воздушного судна. При получении от экипажа воздушного судна

утвердительного ответа диспетчер выдает разрешение на вход воздушного судна в воздушное пространство с RVSM.

136. Для воздушных судов, не допущенных к полетам с RVSM и не являющихся воздушными судами государственной авиации, органы ОВД назначают эшелоны полета ниже воздушного пространства RVSM.

137. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств, связанных с ухудшением работы оборудования воздушного судна, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета, или наличием метеорологических явлений, вызывающих турбулентность в атмосфере и непосредственно влияющих на способность воздушного судна выдерживать заданный эшелон полета, воздушное судно признается потерявшим статус RVSM. Диспетчер при получении от экипажа воздушного судна информации о потере воздушным судном статуса RVSM должен обеспечить альтернативное эшелонирование между данным воздушным судном и всеми остальными воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве с RVSM, а также осуществить ручной ввод режима использования местного отличительного обозначения данного воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки.

До пролета воздушным судном, потерявшим статус RVSM вследствие ухудшения работы оборудования, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета следующего пункта передачи управления между органами ОВД, диспетчер должен задать такому воздушному судну эшелон полета ниже эшелона полета 290.

В случаях, когда экипаж воздушного судна докладывает о потере статуса RVSM вследствие турбулентности в атмосфере, не позволяющей занять заданный эшелон полета, диспетчер при обеспечении безопасного эшелонирования между воздушными судами в данных обстоятельствах, по возможности, должен учитывать запросы экипажа воздушного судна о смене эшелонов полета.

138. При поступлении информации от экипажа воздушного судна о возобновлении правильного функционирования оборудования воздушного судна, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета, диспетчер должен рассмотреть возможность обеспечения дальнейшего полета данного воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM и осуществить ручную отмену режима использования местного отличительного обозначения данного воздушного судна на индикаторе отображения радиолокационной информации.

139. При получении предупреждения о наличии сильной турбулентности в воздушном пространстве с RVSM, диспетчер запрашивает у экипажей воздушных судов дополнительную информацию по поводу наличия турбулентности для того, чтобы совместно с руководителем полетов определить необходимость прекращения применения RVSM в полном объеме или для специального диапазона эшелонов и (или) соответствующего района.

140. Переход от полета по ППП к полету по ПВП диспетчер разрешает только в том случае, когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит

фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета. Диспетчер прямо или косвенно не должен предлагать переходить от полета по ППП к полету по ПВП.

141. Орган обслуживания воздушного движения должен, как правило, давать только один ответ, а именно подтверждение «Полет ППП отменен (время)».

142. В том случае, когда орган ОВД имеет информацию о вероятности встречи на маршруте полета с метеорологическими условиями полета по приборам, пилота, переходящего от полета по ППП к полету по ПВП, следует, если это практически выполнимо, уведомлять о такой вероятности.

143. По получении сообщения о намерении воздушного судна перейти от полета по ППП к полету по ПВП, информация по возможности в кратчайшие сроки сообщается об этом всем другим органам ОВД, которым адресован план полета по ППП, за исключением тех органов, через районы или зоны которых данное воздушное судно уже пролетело.

4. Диспетчерское обслуживание

144. Диспетчерское обслуживание осуществляется органами ОВД в установленных для них диспетчерских районах и зонах во взаимодействии и координации со смежными органами ОВД.

145. Координация и взаимодействие между смежными органами районного диспетчерского обслуживания с учетом особенностей структуры воздушного пространства определяется соответствующими двухсторонними соглашениями о процедурах взаимодействия между ними с учетом возможности использования процедуры обмена данными в режиме реального времени и (или) применения автоматизированного информационного сопровождения полета воздушного судна.

146. Координация и взаимодействие между смежными диспетчерскими пунктами (секторами) органа ОВД с учетом особенностей структуры воздушного пространства определяются соответствующими положениями их технологий работы с учетом возможности использования процедуры обмена данными в режиме реального времени и (или) применения автоматизированного информационного сопровождения полета воздушного судна.

147. Передача/прием диспетчерского обслуживания между смежными органами ОВД (диспетчерскими пунктами, секторами) осуществляется на установленных (согласованных) рубежах. Перед этим должно быть проведено согласование условий передачи обслуживания конкретного воздушного судна согласно процедурам, описанным в главе 10 настоящего Положения.

148. При приеме воздушного судна на обслуживание орган ОВД производит опознавание воздушного судна и получает от его экипажа

необходимую информацию, изложенную в авиационных правилах, регламентирующих порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Приднестровской Молдавской Республики.

149. Диспетчерское обслуживание считается принятым, когда принимающий орган ОВД установил двухстороннюю радиосвязь с воздушным судном, выполнил опознавание воздушного судна.

150. В процессе диспетчерского обслуживания орган ОВД обязан выполнять установленные правила и процедуры обслуживания, давать необходимые указания и разрешения, предоставлять экипажам имеющуюся у него информацию об условиях выполнения полетов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов и соблюдения установленных интервалов эшелонирования.

151. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД принимает меры для получения и последующего предоставления экипажу воздушного судна необходимой метеорологической информации на маршрутах ОВД, в районах авиационных работ, аэродромах назначения и запасных аэродромов, а также информации об их техническом состоянии.

152. Орган ОВД информирует экипажи воздушных судов о взаимном местоположении воздушных судов при возможности возникновения конфликтной ситуации. Информация о взаимном местоположении воздушных судов может не передаваться, если конфликтные ситуации между ними не прогнозируются.

153. При получении сведений об ухудшении метеорологических условий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) орган ОВД сообщает соответствующим экипажам воздушных судов, находящихся в его зоне ответственности.

154. Решение о следовании на выбранный запасной аэродром принимает командир воздушного судна.

155. После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром орган ОВД:

а) по запросу экипажа сообщает маршрут, эшелон (высоту) полета, погоду по маршруту и другие необходимые данные;

б) передает смежному органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома необходимые данные о воздушном судне, следующем на запасной аэродром;

в) контролирует полет данного воздушного судна до момента передачи диспетчерского обслуживания воздушного движения органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома;

г) при необходимости обеспечивает полет воздушного судна на запасной аэродром и по кратчайшему расстоянию.

156. Для обеспечения безопасности и эффективности воздушного движения, установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования экипажам воздушных судов могут быть даны указания определенным образом скорректировать скорость полета.

157. Для установления желаемого интервала между двумя или несколькими следующими друг за другом воздушными судами диспетчеру следует в первую очередь либо уменьшить скорость следующего позади воздушного судна, либо увеличить скорость следующего впереди воздушного судна, а затем скорректировать при необходимости скорости других воздушных судов.

158. Управление горизонтальной скоростью не применяется в отношении воздушных судов, входящих или находящихся в зоне ожидания.

159. На высотах 7600 м (эшелон полета 250) или выше корректировка скорости должна выражаться в величинах, кратных 0,01 Маха, а на высотах ниже 7600 м (эшелон полета 250) – величинами приборной скорости, кратными 20 км/ч (10 узлов).

160. После получения соответствующей команды органа ОВД экипаж должен включать текущее число Маха в последующие сеансы радиосвязи.

При наличии ограничений по числу Маха, экипаж должен сообщать назначенное число Маха органу ОВД при каждом выходе на связь до тех пор, пока не получит указание о снятии ограничения по скорости.

161. Экипажи воздушных судов должны выдерживать установленное органом ОВД число Маха и запрашивать разрешение на какое-либо изменение этой скорости.

Если экипаж временно изменил число Маха, например вследствие турбулентности, он должен сообщить об этом органу ОВД.

162. Как только необходимость в дальнейшем ограничении в отношении управления скоростью отпадает, соответствующие воздушные суда информируются об этом.

163. Орган ОВД должен ограничивать корректировку скорости пределами, необходимыми для установления и (или) выдерживания требуемого минимума или интервала эшелонирования.

164. При невозможности выдерживания заданной скорости, экипаж воздушного судна информирует орган ОВД. При этом орган ОВД обязан применить другие методы эшелонирования.

165. Орган ОВД при необходимости дает указание экипажам прибывающих воздушных судов на выдерживание: максимальной скорости, минимальной скорости или конкретного значения скорости.

166. На начальном этапе снижения с крейсерского эшелона для турбореактивных воздушных судов орган ОВД не может назначать уменьшение скорости до значения менее 460 км/ч (250 узлов) без согласования с экипажем.

167. Орган ОВД не должен давать указание экипажу на одновременное выдерживание увеличенной скорости снижения и уменьшенной скорости полета.

168. Орган ОВД регулирует скорости полета прибывающих воздушных судов таким образом, чтобы выполнение полета с убранными механизацией и шасси происходило в течение максимально возможного времени.

Рекомендуется использовать уменьшение скорости ниже высоты 4550 м (эшелон полета 150) для турбореактивных воздушных судов до значений не менее 410 км/ч (220 узлов), что соответствует минимальной скорости с убранными механизацией и шасси.

169. На промежуточном и конечном этапе захода на посадку органу ОВД следует использовать лишь незначительное изменение скорости, не превышающее 40 км/ч (20 узлов).

170. Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся на удалении 7 км и менее от начала ВПП на конечном этапе захода на посадку.

171. Для обеспечения безопасного и упорядоченного потока воздушного движения орган ОВД может давать воздушным судам указания скорректировать скорость набора высоты или скорость снижения.

172. Управление вертикальной скоростью применяется в отношении воздушных судов, осуществляющих набор высоты или снижение для выдерживания установленного минимума вертикального эшелонирования.

173. Воздушному судну может быть дано указание ускорить соответственно набор высоты или снижение для достижения или пересечения установленного эшелона или же уменьшить скорость набора высоты или снижения.

174. Воздушному судну, осуществляющему набор высоты (выполняющему снижение), может быть дано указание выдерживать установленную скорость набора высоты (снижения), скорость набора высоты (снижения), равную или превышающую установленное значение, или скорость набора высоты (снижения), равную или меньшую, чем установленное значение.

175. Корректировку вертикальной скорости орган ОВД должен ограничивать пределами, необходимыми для установления и (или) выдерживания желаемого минимума эшелонирования.

176. При применении управления вертикальной скоростью диспетчеру следует убедиться в том, до какого эшелона(ов) воздушное судно может выдерживать установленную скорость набора высоты или, в случае выполняющего снижение воздушного судна, установленную скорость снижения, при этом в случае необходимости он гарантирует возможность своевременного применения альтернативных методов обеспечения эшелонирования.

177. При невозможности обеспечить заданную скорость набора высоты или снижения экипаж обязан доложить об этом органу ОВД. В этом случае орган ОВД должен применить другой метод эшелонирования.

178. При отсутствии необходимости в дальнейшем ограничении скорости набора высоты или снижения, орган ОВД должен информировать об этом экипаж воздушного судна.

179. Полеты по маршрутам ОВД выполняются на заданных эшелонах (высотах) полета.

180. По мере практической возможности воздушным судам, выполняющим полет в один и тот же пункт назначения, крейсерские эшелоны назначаются таким образом, чтобы они согласовывались с очередностью захода на посадку в пункте назначения.

181. Воздушное судно, уже находящееся на каком-либо крейсерском эшелоне, пользуется преимуществом по отношению к другим воздушным судам, запрашивающим этот крейсерский эшелон.

В том случае, когда на одном крейсерском эшелоне находятся несколько воздушных судов, преимуществом пользуется воздушное судно, следующее впереди.

182. Орган ОВД, в зоне ответственности которого меняется общее направление полета, сообщает экипажу о необходимости смены эшелона в поворотном пункте маршрута ОВД и согласовывает с экипажем желаемый эшелон полета.

Орган ОВД самостоятельно или по запросу экипажа дает указание на смену эшелона. Занятие назначенного эшелона экипаж воздушного судна осуществляет не менее чем за 20 км до выхода на поворотный пункт маршрута.

183. Вход на маршрут ОВД и выход за его пределы производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на эшелонах (высотах), определенных для их полета органами ОВД.

184. Орган ОВД должен задавать условия занятия эшелона (высоты) входа на маршрут ОВД с таким условием, чтобы переменный профиль полета воздушное судно завершило не менее чем за 10 км до его границы. После выхода с маршрута ОВД изменение эшелона (высоты) полета орган ОВД может разрешать на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

185. При наличии системы наблюдения ОВД, орган ОВД может разрешить вход воздушного судна на маршрут ОВД в переменном профиле полета, если позволяет воздушная обстановка. В этом случае в районе пересечения маршрута ОВД необходимый диапазон эшелонов (высот) полета должен быть свободен.

186. Орган ОВД разрешает пересечение маршрута ОВД воздушным судам в режиме горизонтального полета на назначенных эшелонах (высотах). При последовательном пересечении нескольких маршрутов орган ОВД может дать экипажу воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких маршрутов ОВД.

187. Эшелон (высота) пересечения маршрута ОВД должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км. После пересечения маршрута ОВД изменение эшелона (высоты) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

188. При наличии системы наблюдения ОВД, орган ОВД может разрешить воздушному судну пересечь маршрут ОВД в переменном профиле полета, если позволяет воздушная обстановка. В этом случае в районе пересечения маршрута ОВД необходимый диапазон эшелонов (высот) полета должен быть свободен.

189. Вертикальное эшелонирование применяется между воздушными судами, выполняющими единые требования правил установки высотомеров и совершающими полет на различных уровнях, выражаемых в эшелонах полета (высотах).

190. В целях предупреждения конфликтных ситуаций, органу ОВД, исходя из воздушной обстановки, разрешается кратковременно использовать эшелон (высоту) полета независимо от его направления.

191. Орган ОВД принимает меры по сохранению установленных вертикальных норм эшелонирования между воздушными судами при переменном профиле полета в случае отсутствия продольного и (или) бокового эшелонирования.

192. Орган ОВД может разрешать воздушному судну занятие эшелона, который ранее был занят другим воздушным судном, только после того, как это воздушное судно доложило о его освобождении, за исключением случаев, когда:

- а) известно о наличии сильной турбулентности;
- б) находящееся выше воздушное судно выполняет набор высоты в крейсерском режиме;
- в) различия в летно-технических характеристиках воздушных судов таковы, что возможно уменьшение применяемого минимума эшелонирования.

При этом выдача разрешения задерживается до тех пор, пока воздушное судно, освобождающее эшелон, не сообщит о занятии или пересечении другого эшелона.

193. Пилотам, поддерживающим друг с другом прямую связь, может выдаваться с их согласия разрешение на выдерживание предусмотренного интервала вертикального эшелонирования между их воздушными судами при наборе высоты или снижении.

194. При применении минимума продольного эшелонирования орган ОВД должен уделять особое внимание тем воздушным судам, которые следуют в попутном направлении по одной линии пути, в случае, когда у последующего воздушного судна скорость полета выше, чем у предыдущего.

195. Для обеспечения продольного эшелонирования может потребоваться, чтобы воздушные суда вылетали в установленное время, прибывали к определенному географическому месту или точке маршрута в установленное время или выполняли полет в режиме ожидания над определенным географическим местом, точкой до наступления установленного времени.

196. Регулирование интервалов продольного эшелонирования между воздушными судами, следующими по одним и тем же линиям пути, орган ОВД может обеспечивать путем применения методов управления поступательной скоростью или установлением числа Маха в пределах летно-технических характеристик этих воздушных судов.

197. Орган ОВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов путем применения конкретного вида эшелонирования (вертикальное эшелонирование, горизонтальное (продольное, боковое) эшелонирование).

198. Эшелонирование, основанное на использовании АЗН-К и связи «диспетчер – пилот» по линии передачи данных, применяется таким образом, чтобы расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов никогда не было бы менее предписанного минимума, за исключением случаев, когда между воздушными судами обеспечен минимальный интервал эшелонирования.

Данное расстояние определяется:

а) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении или при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов;

б) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов.

199. Воздушным судам может разрешаться набор высоты или снижение только после того, как обеспечен установленный минимальный интервал продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на расходящихся или будет обеспечен установленный минимальный интервал продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на сходящихся курсах:

а) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 0 до 45 и от 315 до 360) на одном эшелоне (высоте), как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело;

б) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45 до 135 и от 225 до 315) на одном эшелоне (высоте), как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело.

При обеспечении минимумов эшелонирования система связи должна обеспечивать диспетчеру возможность в пределах 4 минут вмешаться и разрешить потенциальную конфликтную ситуацию посредством установления связи с воздушным судном с использованием обычных средств связи. В случае отказа обычных средств связи диспетчеру должны предоставляться альтернативные средства связи, позволяющие ему вмешаться и разрешить потенциальную ситуацию в пределах 10,5 минуты.

Если периодическое донесение АЗН-К о местоположении или изменении точки пути не получено через 3 минуты с того момента, когда оно должно быть передано, это донесение считается просроченным, и диспетчер должен предпринять действия по скорейшему получению донесения, обычно с помощью АЗН-К или связи «диспетчер – пилот» по линии передачи данных.

Если донесение не получено в течение 6 минут после первоначального донесения и существует вероятность потери эшелонирования относительно других воздушных судов, диспетчер должен предпринять действия по скорейшему разрешению любой потенциальной конфликтной(ых) ситуации(й). Средства связи должны позволять обеспечивать альтернативное эшелонирование через последующие 7,5 минуты.

200. Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в документах аэронавигационной информации.

201. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с правилами эшелонирования. Нижним эшелоном зоны ожидания является эшелон перехода.

202. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, экипаж воздушного судна сообщает об этом органу ОВД, который с учетом воздушной обстановки должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав экипажу порядок снижения и захода на посадку.

203. Для упорядочения потока воздушного движения орган ОВД может дать воздушному судну указание выполнять полет над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

204. Орган ОВД, по возможности, информирует экипаж воздушного судна об ожидаемой задержке.

205. При направлении воздушного судна в зону ожидания орган ОВД, по возможности, информирует экипаж воздушного судна о предполагаемом времени задержки, времени захода на посадку или времени разрешения на выход из зоны ожидания.

206. Если правила входа и полета в зоне ожидания неизвестны экипажу воздушного судна, орган ОВД должен сообщить ему:

- а) наименование места или навигационного средства, над которым установлена зона ожидания;
- б) линию пути приближения к зоне ожидания;
- в) магнитные путевые углы зоны ожидания;
- г) направление разворотов в зоне ожидания;
- д) эшелон (высоту) в зоне ожидания;
- е) время на участке удаления или расстояние, в пределах которого осуществляется ожидание.

207. Эшелоны в зоне ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы обеспечить выдачу каждому воздушному судну разрешение на заход на посадку с соблюдением очередности. Воздушное судно, входящее в зону

ожидания первым, должно быть на самом нижнем эшелоне, а прибывающие после него воздушные суда располагаются последовательно на верхних эшелонах.

208. В зоне ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

209. В зоне ожидания на одном эшелоне (высоте) должно находиться не более одного воздушного судна.

210. Воздушные суда, находящиеся в смежных зонах ожидания, эшелонируются с учетом применяемого минимума вертикального эшелонирования. Исключение составляют случаи, когда эти зоны отделены друг от друга в горизонтальной плоскости на достаточные расстояния для обеспечения безопасности полетов, что указывается в технологиях работы диспетчеров органа ОВД. Соответствующая информация должна быть опубликована в документах аэронавигационной информации.

211. Орган ОВД разрешает использовать маршрут зональной навигации, траектории стандартного маршрута вылета или стандартного маршрута прибытия зональной навигации при наличии информации, в том числе информации, указанной в плане полета об оснащении воздушного судна оборудованием для выполнения полетов с применением зональной навигации.

212. Орган ОВД может потребовать от экипажа воздушного судна выполнения полета по смещенной траектории полета с использованием зональной навигации, то есть по линии пути параллельной оси маршрута на заданном расстоянии слева или справа до 35 км (20 миль). Значения смещений должны соответствовать утвержденным минимумам эшелонирования.

213. Процедура выполнения полета по смещенной траектории разрешается при наличии системы наблюдения ОВД.

214. Органы ОВД могут применять метод выполнения полета по смещенной траектории путем назначения смещения на всем протяжении маршрута или временно на определенном участке маршрута.

215. При получении доклада экипажа о возникновении неисправности или отказе бортового оборудования зональной навигации и невозможности продолжать полет по маршруту зональной навигации, орган ОВД предпринимает меры по выводу воздушного судна на маршрут ОВД с применением средств обычной навигации.

216. Процедуры оперативного бокового смещения применяются с целью снижения риска столкновения при потере вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по одному и тому же маршруту, в условиях применения высокоточных навигационных систем.

217. Оперативные боковые смещения являются утвержденными процедурами, обеспечивающими возможность выполнения воздушным судном полета по параллельному треку справа от осевой линии по отношению к направлению полета.

Использование воздушным судном этой процедуры не оказывает влияния на применение предписанных стандартов эшелонирования.

218. Оперативные боковые смещения разрешается выполнять только в воздушном пространстве на маршруте следующим образом:

а) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 42,6 км (23 м. миль) или более, смещения вправо от осевой линии относительно направления полета выполняются с приростом в 0,1 м. мили максимум на 3,7 км (2 м. мили);

б) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 11,1 км (6,0 м. миль) или более, но менее 42,6 км (23 м. миль), смещение выполняется вправо от осевой линии относительно направления полета с приращением в 0,1 м. мили максимум на 0,9 км (0,5 м. миль).

Информация о маршрутах или воздушном пространстве, где разрешается применять оперативные боковые смещения, и процедурах, подлежащих выполнению пилотами, публикуется в документах аэронавигационной информации.

219. Решение о применении оперативного бокового смещения входит в компетенцию экипажа. Экипаж применяет оперативные боковые смещения в воздушном пространстве, где такие смещения санкционированы и когда воздушное судно оснащено оборудованием, располагающим возможностями автоматического выдерживания смещения.

220. Для согласования смещений экипажи воздушных судов могут выходить на связь с другими воздушными судами на частоте, предназначенной для связи «воздух – воздух» между экипажами воздушных судов.

221. Процедура полета с оперативным боковым смещением разработана таким образом, чтобы предусмотреть смещение в целях смягчения последствий попадания в турбулентность в следе от следующего впереди воздушного судна. Если необходимо избежать турбулентности в следе можно использовать смещение вправо в пределах, указанных в пункте 218 настоящего Положения.

222. Экипажам воздушных судов не требуется информировать орган ОВД о том, что полет выполняется с оперативным боковым смещением.

223. Радиовещательная передача воздушными судами информации о движении (далее – ТИВА) осуществляется для того, чтобы экипажи воздушных судов могли передавать донесения и дополнительную информацию консультативного характера на установленной радиотелефонной ОВЧ-связи для сведения других воздушных судов, находящихся поблизости.

5. Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание

224. Орган ОВД устанавливает очередность захода на посадку с таким расчетом, чтобы обеспечить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой.

225. При определении очередности посадки органу ОВД следует исходить из необходимости предоставления посадки воздушным судам:

- а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;
- б) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (отказ двигателя, минимальный запас топлива, ухудшение метеорологических условий и так далее);
- в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;
- г) занятым в поисково-спасательных операциях;
- д) выполняющим полет в составе группы;
- е) с пассажирами.

226. При установлении очередности заходов на посадку учитывается необходимость увеличенного интервала продольного эшелонирования между воздушными судами вследствие турбулентности в следе.

227. Если экипаж воздушного судна, который должен соблюдать очередность захода на посадку, заявляет о своем намерении дожидаться улучшения метеоусловий или выполнять полет в режиме ожидания по другим причинам, ему разрешается это сделать. Однако в том случае, когда другие воздушные суда, выполняющие полет в зоне ожидания, заявляют о намерении продолжить свой заход на посадку экипажу воздушного судна, изъявившему желание выполнять полет в зоне ожидания, дается разрешение на полет к соседней контрольной точке для того, чтобы дожидаться изменения метеоусловий или маршрута. При другом варианте этому воздушному судну следует разрешить занять самый верхний эшелон при соблюдении очередности захода на посадку, с тем чтобы другим воздушным судам, выполняющим полет в зоне ожидания, можно было разрешить выполнять заход на посадку. В тех случаях, когда это необходимо для предотвращения помех движению, находящемуся под контролем соседнего органа ОВД или диспетчерского сектора, с ними осуществляется соответствующая координация.

228. При распределении заходов на посадку по времени с целью необходимости ускорения захода на посадку прибывающих воздушных судов орган ОВД придерживается следующего порядка:

- а) в качестве ориентации при распределении по времени следующих один за другим заходов на посадку на траектории захода на посадку устанавливается подходящий пункт обязательного донесения;
- б) воздушным судам сообщается время, в которое они должны пройти установленный пункт обязательного донесения при полете по линии пути

приближения, причем это время определяется с целью обеспечения необходимого интервала между посадками на ВПП.

229. Время, когда воздушное судно должно пройти установленный пункт, определяется органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и сообщается этому воздушному судну достаточно заблаговременно с тем, чтобы экипаж воздушного судна мог выбрать соответствующую траекторию полета.

230. Каждому воздушному судну, соблюдающему очередность захода на посадку, выдается разрешение на пролет установленного пункта, находящегося на линии пути приближения, в заранее указанное время или в любое другое измененное время после того, как предшествующее воздушное судно сообщило о пролете этого пункта обязательного донесения при движении по линии пути приближения.

231. При определении временного интервала или продольного расстояния, подлежащих использованию между воздушными судами, выполняющими заход на посадку одно за другим, учитываются относительные скорости этих воздушных судов, расстояние до ВПП, необходимость применения эшелонирования с учетом турбулентности в следе, время занятости ВПП, фактические метеорологические условия, а также любые другие условия, которые могут повлиять на обеспечение безопасности полетов.

232. В случае предполагаемой задержки по времени прибытия воздушного судна на 10 минут и более экипаж воздушного судна информируется об этом. Данная информация передается воздушному судну заблаговременно и не позднее времени начала снижения при его уходе с крейсерского эшелона. Дальнейшая информация о задержках передается воздушному судну немедленно во всех случаях, когда это время отличается от ранее переданного на 5 минут или более.

233. При предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания диспетчеры УВД предоставляют информацию и выдают разрешения находящимся под их управлением воздушным судам для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения на аэродроме или вблизи аэродрома в целях предотвращения столкновения(ий) между:

- а) воздушными судами, выполняющими полет в установленной зоне ответственности диспетчерского пункта, включая аэродромный круг;
- б) воздушными судами, движущимися по площади маневрирования;
- в) выполняющими посадку и взлетающими воздушными судами;
- г) воздушными судами и транспортными средствами, движущимися по площади маневрирования;
- д) воздушными судами на площади маневрирования и находящимися на этой площади препятствиями.

234. За полетами, выполняемыми в зоне ответственности органа аэродромного диспетчерского обслуживания, включая движение воздушных

судов и транспортных средств на площади маневрирования, осуществляется контроль.

235. Диспетчер, контролирующий движение воздушных судов визуальным наблюдением, должен обеспечиваться полным визуальным обзором контролируемого воздушного движения со своего рабочего места.

При невозможности обеспечения визуального наблюдения контролируемого воздушного движения в полном объеме с конкретного диспетчерского места, предусматриваются технические средства контроля или дополнительные (вспомогательные) диспетчерские пункты (сектора).

236. Для обеспечения максимального количества вылетов с минимальной средней задержкой орган ОВД может вносить изменения в порядок, основанный на расчетном времени вылета.

В случаях, когда предполагается, что ожидаемая задержка взлета может превысить 30 минут, орган ОВД информирует об этом экипаж воздушного судна.

237. Орган ОВД обеспечивает приоритет в движении расчета аварийно-спасательной команды, следующей для оказания помощи на аэродроме, перед остальными участниками движения на площади маневрирования.

238. В категорированных метеорологических условиях вводятся процедуры обслуживания в условиях ограниченной видимости, опубликованные в документах аэронавигационной информации.

239. При аэродромном диспетчерском обслуживании орган ОВД должен:

а) обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете и посадке;

б) вести визуальное наблюдение за воздушными судами в пределах видимости и в случае обнаружения внешних признаков неисправности немедленно информировать об этом экипаж воздушного судна;

в) контролировать санкционированное занятие летной полосы и площади маневрирования;

г) знать фактическую погоду на аэродроме;

д) информировать о пригодности летной полосы, работоспособности средств посадки, навигации, связи, светотехнического оборудования.

240. Если иное не предписывается документами аэронавигационной информации, в тех случаях, когда разрешение на взлет основывается на местоположении прибывающего воздушного судна, применяется следующее эшелонирование:

а) если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку полностью по приборам, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

1) в любом направлении до момента начала выполнения прибывающим воздушным судном своего стандартного разворота или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку;

2) в направлении, которое на 45 градусов отличается от направления, обратного направлению захода на посадку, после того как прибывающее воздушное судно приступило к выполнению стандартного разворота

или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку при условии, что взлет будет выполнен по крайней мере за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП;

б) если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

1) в любом направлении не позднее чем за 5 минут до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП;

2) в направлении, которое на 45 градусов отличается от направления, обратного направлению захода на посадку прибывающего воздушного судна, не позднее чем за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП или до пролета прибывающим воздушным судном установленной контрольной точки на линии пути захода на посадку, местонахождение такой контрольной точки определяется после проведения консультаций с эксплуатантами.

241. Не применяется эшелонирование по причине турбулентности в следе:

а) в отношении прибывающих воздушных судов, выполняющих посадку по ПВП на одну и ту же ВПП, что и следующие впереди воздушные суда;

б) между прибывающими воздушными судами по ППП, выполняющими визуальный заход на посадку, когда экипаж воздушного судна сообщил о наличии в поле видимости предшествующего воздушного судна и получил указание продолжать заход на посадку и выдерживать самостоятельно эшелонирование относительно данного воздушного судна;

в) в отношении вылетающих воздушных судов при пересекающихся ВПП, когда существует точка пересечения расчетных траекторий воздушных судов и в этой точке расчетная высота второго воздушного судна меньше расчетной высоты первого воздушного судна на 300 м и более;

г) в отношении вылетающих воздушных судов с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 и более метров, когда существует точка пересечения расчетных траекторий воздушных судов и в этой точке расчетная высота второго воздушного судна меньше расчетной высоты первого воздушного судна на 300 м и более.

242. Орган ОВД в отношении воздушных судов, указанных в подпунктах а) и б) пункта 241 настоящего Положения, а также в любых других необходимых случаях, выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе. Командир воздушного судна выдерживает приемлемый интервал относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, экипаж воздушного судна, соответственно, информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

243. При посадке воздушных судов, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами а) и б) пункта 241 настоящего Положения,