

применяются следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

а) для легких воздушных судов, следующих за тяжелыми или средними воздушными судами, – 3 минуты;

б) для средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами, – 2 минуты.

244. При взлете воздушных судов применяются, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами в) и г) пункта 241 настоящего Положения, следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

а) между легким или средним воздушным судном, взлетающим вслед за тяжелым воздушным судном, или легким воздушным судном, взлетающим вслед за средним воздушным судном, – 2 минуты;

б) для легких или средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами, или легких воздушных судов, взлетающих за средними воздушными судами, – 3 минуты в случае их взлета:

1) со средней части одной и той же ВПП;

2) со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осями одной от другой.

245. Минимум эшелонирования, равный 2 минутам, применяется между легким или средним воздушным судном и тяжелым воздушным судном, также между легким воздушным судном и средним воздушным судном, когда более тяжелое воздушное судно выполняет заход на посадку на малой высоте или уход на второй круг, а менее тяжелое воздушное судно:

а) использует для взлета ВПП в противоположном направлении;

б) выполняет посадку с противоположного направления на одну ВПП или с противоположного направления на параллельную ВПП, расположенную на расстоянии менее 1000 м между их осями.

246. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания должен всегда информировать орган диспетчерского обслуживания подхода о порядке вылета воздушных судов и используемой ВПП.

247. В диспетчерских разрешениях на вылет воздушного судна содержится рабочая ВПП, порядок маневрирования после взлета, первоначально разрешенный эшелон (высота) и любой другой необходимый маневр, согласующийся с соображениями безопасного производства полетов воздушных судов.

248. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты вылета, воздушным судам выдается разрешение выдерживать соответствующие стандартные маршруты вылета.

249. В органе ОВД по мере возможности устанавливаются стандартные процедуры передачи управления между соответствующими органами ОВД и используются стандартные разрешения для вылетающих воздушных судов.

250. Если установлены и согласованы стандартные разрешения на вылет, аэродромный орган ОВД выдает стандартные разрешения без предварительной

координации с органами диспетчерского обслуживания подхода или района или получения от них подтверждения.

251. Предварительная координация разрешений должна требоваться только в том случае, когда необходимо внести изменение в стандартное разрешение или стандартные процедуры передачи обслуживания воздушного движения.

252. Стандартные разрешения для вылетающих воздушных судов содержат следующие элементы:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;
- б) пределы действия разрешений, как правило, аэродром назначения;
- в) обозначение назначенного стандартного маршрута вылета (если применимо);
- г) разрешенный эшелон;
- д) распределенный код вторичного обзорного радиолокатора;
- е) любые другие необходимые указания или информация, не включенные в описание стандартного маршрута вылета.

253. Орган ОВД назначает выход воздушного судна из района аэродрома по установленной схеме или по назначенным траекториям (векторение).

254. По запросу экипажа орган ОВД дает разрешение на буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт и сообщает его экипажу магнитный путевой угол ВПП, маршрут и условия руления.

255. Орган ОВД должен передать экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС или метеоканалу.

256. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД сообщает ему предполагаемое время взлета.

257. Если ожидается задержка вылетающего воздушного судна, орган ОВД назначает экипажу, запрашивающему запуск двигателей, новое время запуска двигателей.

258. В том случае, если орган ОВД не дает разрешение на запуск двигателей, он информирует экипаж о причине запрета.

259. Перед выдачей разрешения на руление диспетчер определяет место стоянки воздушного судна. Разрешение на руление содержит четкие указания и соответствующую информацию, с тем чтобы летный экипаж мог придерживаться надлежащих маршрутов руления, избежать столкновения с другими воздушными судами или объектами и свести к минимуму возможный непреднамеренный выезд воздушного судна на действующую ВПП.

260. В том случае, если в разрешении на руление указывается граница руления, расположенная за ВПП, то такое разрешение предусматривает разрешение на пересечение ВПП.

261. При отсутствии на аэродроме информационного вещания АТИС (МВ канала) перед началом руления, орган ОВД сообщает экипажу курс взлета, метеоинформацию на ВПП и по курсу взлета.

262. Орган ОВД информирует экипаж о движении воздушных судов и спецтехники по площади маневрирования и вблизи нее.

263. При получении от экипажа воздушного судна информации о наличии препятствий на площади маневрирования орган ОВД принимает меры для обеспечения безопасности движения воздушного судна и удаления препятствий.

264. Если в документах аэронавигационной информации опубликованы стандартные маршруты руления, то орган ОВД использует в разрешении на руление соответствующие обозначения стандартных маршрутов руления.

265. Если стандартные маршруты руления не опубликованы, орган ОВД указывает маршрут руления с использованием обозначений рулежных дорожек и ВПП.

266. Орган ОВД заблаговременно сообщает экипажу условия взлета, номер стандартного маршрута вылета, порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты в случае его применения. При наличии АТИС условия взлета, порядок выполнения выхода не указываются.

Возможные изменения ранее выданных условий незамедлительно доводятся до экипажей воздушных судов.

267. Орган ОВД дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выруливание и взлет без остановки на исполнительном старте) с учетом оценки воздушной обстановки.

268. Перед взлетом на борт воздушного судна сообщается информация об изменении метеорологических условий: направления или скорости приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП или температуры воздуха (для воздушных судов с газотурбинными двигателями), а также наличии грозы или кучево-дождевой облачности, умеренной или сильной турбулентности, сдвиге ветра, града, умеренном или сильном обледенении, линии сильных шквалов, переохлажденных осадков, сильных горных волн, песчаных или пыльных бурь, общей метели, торнадо или смерча в зоне аэродрома (аэроузла), за исключением тех случаев, когда известно, что это воздушное судно уже получило такую информацию.

269. Разрешение на выполнение взлета не от начала ВПП выдается при условии, если это предусмотрено документами аэронавигационной информации и экипаж воздушного судна доложил о готовности к взлету не от начала ВПП.

270. При одновременных полетах с нескольких ВПП занятие их воздушными судами и разрешение на взлет производится по согласованию между органами ОВД соответствующих направлений ВПП.

271. Разрешение органа ОВД на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:

- а) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;
- б) препятствия на летной полосе отсутствуют;
- в) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов, фактической

погоде, если она отличается от информации АТИС или погоды, вещаемой по МВ-каналу, а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;

г) экипажу воздушного судна разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом вылета.

272. Диспетчерские разрешения воздушным судам выполнять полеты по СИД с сохраняющимися опубликованными ограничениями по высоте и (или) скорости указывают, следует ли придерживаться таких ограничений или же эти ограничения отменяются органом ОВД.

При этом используемая фразеология будет означать:

а) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень)»:

1) набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

б) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ»:

1) набирайте разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

в) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))»:

1) набирайте разрешенный эшелон без ограничения(й) по высоте, указанной(ых) в точке(ах);

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

г) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ»:

1) набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) опубликованные ограничения по скорости или указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены;

д) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))»:

1) набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) опубликованные ограничения по скорости отменяются в указанной(ых) точке(ах);

е) «НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или НАБИРАЙТЕ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ»:

1) набирайте разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СИД;

3) опубликованные ограничения по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены.

273. При отсутствии опубликованных на СИД ограничений по высоте или скорости используется фраза «НАБИРАЙТЕ (уровень)».

274. Если поступили последующие указания по ограничениям скорости и разрешенный эшелон не изменен, фраза «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень)» не используется.

275. Если вылетающему воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на СИД, то ограничения по высоте и скорости, связанные с пропускаемыми точками, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по высоте и скорости сохраняются.

276. Если к вылетающему воздушному судну применяется векторение или ему разрешается следовать в точку, которой нет на СИД, то все опубликованные на СИД ограничения по скорости и высоте отменяются, а диспетчер УВД:

а) повторяет разрешенный эшелон;

б) сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;

в) уведомляет экипаж о том, будет ли воздушному судну дано указание в дальнейшем возобновить полет по СИД.

277. Указания органа ОВД воздушному судну возобновить полет по СИД включают:

а) обозначение СИД, по которому должен быть возобновлен полет, если в соответствии с пунктом 276 настоящего Положения не было представлено предварительного уведомления о возобновлении полета;

б) разрешенный эшелон в соответствии с пунктом 272 настоящего Положения;

в) местоположение, в котором предполагается возобновить полет по СИД.

278. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 241 – 245 и 352 – 358 настоящего Положения, вылетающему воздушному судну не разрешается приступать к выполнению взлета до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, или до тех пор, пока предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

279. Разрешение на взлет может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент выполнения взлета этим воздушным судном будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 278 настоящего Положения или предписываемое пунктами 352 – 358 настоящего Положения.

Разрешение на взлет выдается, когда воздушное судно готово выполнить взлет и находится на ВПП вылета или приближается к ней, и условия движения позволяют выполнить взлет. Разрешение на взлет включает обозначение ВПП для вылетающих воздушных судов.

280. В целях ускорения движения, воздушному судну может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно выйдет на ВПП. По получении такого разрешения воздушное судно вырубивает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

281. Окончательное решение о производстве взлета принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа воздушного судна к его совершению.

282. В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты), экипаж воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет.

283. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое воздушное судно уходит на второй круг и так далее), орган ОВД передает указание об ожидании диспетчерского разрешения.

284. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему воздушному судну разрешается, если между ним и заходящим на посадку воздушным судном обеспечивается безопасный интервал, рассчитанный для данного аэродрома.

285. В том случае, если орган ОВД наблюдает или ему сообщают о нештатной конфигурации или состоянии воздушного судна, включая такие условия, как невыпущенное шасси (частичный его выпуск) или наличие дыма из какой-либо части воздушного судна, соответствующее воздушное судно незамедлительно информируется об этом.

286. При получении информации от экипажа воздушного судна, осуществившего взлет и предполагающего наличие повреждения данного воздушного судна, срочно проверяется взлетно-посадочная полоса и экипаж воздушного судна по возможности незамедлительно информируется о наличии на взлетно-посадочной полосе каких-либо деталей воздушного судна, или останков птиц, или животных.

287. Отсутствие препятствий на летной полосе определяется визуальным осмотром и (или) при помощи технических средств либо по докладам экипажей воздушных судов или руководителя (ответственного лица) проведения работ на летной полосе.

288. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже соответствующей минимальной высоты или на снижение до высоты, меньшей этой высоты, если не соблюдается одно из условий:

а) экипаж не доложил о пролете соответствующего пункта, определяемого навигационным средством или точкой пути;

б) экипаж не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения;

в) воздушное судно не выполняет визуальный заход на посадку;

г) диспетчер не установил местоположение воздушного судна с помощью системы наблюдения ОВД, а также при предоставлении обслуживания на основе наблюдения не установлена меньшая минимальная высота.

289. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты прибытия по приборам, прибывающим воздушным судам следует выдавать разрешения выдерживать соответствующий маршрут прибытия по приборам. Воздушное судно по возможности незамедлительно информируется об ожидаемом типе захода на посадку и используемой ВПП. Данная информация может быть доведена посредством АТИС.

290. В органах ОВД по мере возможности устанавливаются стандартные процедуры передачи управления между соответствующими органами ОВД и используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов.

291. В том случае, если используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов, и при условии, что на аэродроме не ожидается задержек, разрешение на следование по соответствующему маршруту прибытия по приборам целесообразно выдавать РДЦ без предварительного согласования с диспетчерским органом подхода или в соответствующих случаях с аэродромным диспетчерским пунктом или одобрения с их стороны.

292. Предварительная координация разрешений должна требоваться только в том случае, когда необходимо или целесообразно внести изменение в стандартное разрешение или стандартные процедуры передачи управления.

293. Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов содержат следующие элементы:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) номер заданного стандартного маршрута прибытия;

в) используемая ВПП, если эта информация отсутствует в описании маршрута прибытия по приборам;

г) разрешенный эшелон;

д) иные необходимые указания или информацию, не включенные в описание маршрута прибытия по приборам, например, изменение связи.

294. Диспетчерские разрешения воздушным судам выполнять полеты по СТАР с сохраняющимися опубликованными ограничениями по высоте и (или) скорости указывают, следует ли придерживаться таких ограничений или же эти ограничения отменяются органом ОВД.

При этом используемая фразеология будет означать:

а) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень)»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

б) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

в) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованного(ых) ограничения(й) по высоте в указанной(ых) точке(ах);

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

г) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) опубликованные ограничения по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены;

д) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) опубликованные ограничения и по скорости в указанной(ых) точке(ах) отменены;

е) «СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ»:

1) снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

2) выдерживайте боковой профиль СТАР;

3) опубликованные ограничения скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены.

295. При отсутствии опубликованных на СТАР ограничений по высоте или скорости используется фраза «СНИЖАЙТЕСЬ (уровень)».

296. Если поступили последующие указания по ограничениям скорости и разрешенный эшелон не изменен, фраза «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень)» не используется.

297. Если прибывающему воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на СТАР, то ограничения по скорости и высоте,

связанные с пропускаемыми точками, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по скорости и высоте сохраняются.

298. Если к прибывающему воздушному судну применяется векторение или ему разрешается следовать в точку, которой нет на СТАР, то все опубликованные на СТАР ограничения по скорости и высоте отменяются, а диспетчер УВД:

- а) повторяет разрешенный эшелон;
- б) сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;
- в) уведомляет экипаж в случае, если предполагается, что воздушному судну будет дано указание в дальнейшем возобновить полет по СТАР.

299. Указания органа ОВД воздушному судну возобновить полет по СТАР включают:

- а) обозначение СТАР, по которому должен быть возобновлен полет, если в соответствии с подпунктом в) пункта 298 настоящего Положения не было представлено предварительное уведомление о возобновлении полета;
- б) разрешенный эшелон в соответствии с пунктом 294 настоящего Положения;
- в) местоположение, в котором предполагается возобновить полет по СТАР.

300. Орган ОВД информирует экипажи воздушных судов об изменении используемой ВПП.

301. Орган ОВД дает разрешение на снижение воздушного судна с крейсерского эшелона (высоты). Снижение производится по маршруту полета, стандартному маршруту прибытия, установленной схеме захода на посадку или по траекториям, задаваемым органом ОВД, с применением процедуры векторения.

В целях оптимизации траекторий полетов воздушных судов, наряду с применением процедуры векторения, для воздушных судов, следующих по траекториям стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации, орган ОВД может применять процедуру «Прямо на».

Процедура «Прямо на» используется для направления воздушного судна на точку, принадлежащую текущей стандартной траектории стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации. При достижении этой точки воздушное судно самостоятельно продолжает полет по используемой стандартной траектории или маршруту полета.

302. Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

303. Орган ОВД после установления связи с воздушным судном должен передать ему следующую информацию:

- а) тип (систему) захода на посадку и используемая ВПП;
- б) направление и скорость приземного ветра с учетом порывов;

- в) видимость и (или) дальность видимости на ВПП;
- г) наблюдаемые метеорологические явления (облачность ниже 1500 м или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше, кучево-дождевая облачность, если небо затенено – вертикальная видимость, если имеются данные);
- д) температура воздуха;
- е) давление для установки высотомера;
- ж) любая имеющаяся информация о неблагоприятных атмосферных условиях в зоне захода на посадку;
- з) прогноз для посадки, когда он имеется;
- и) текущие данные о состоянии поверхности ВПП;
- к) данные об изменении эксплуатационного состояния визуальных и не визуальных средств, имеющих важное значение для захода на посадку и посадки.

Перечисленная выше информация передается при отсутствии на аэродроме радиовещательных передач АТИС (метеоканала) или если эта информация (часть информации) не включена в АТИС.

304. Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- а) об изменении состояния поверхности ВПП;
- б) о превышении воздушным судном предельно допустимых отклонений по курсу и (или) глиссаде (при использовании посадочного радиолокатора) на участке между дальним приводным радиомаяком и ближним приводным радиомаяком;
- в) об изменениях видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) в соответствии с критериями и опубликованными в документах аэронавигационной информации;
- г) о возникновении опасных метеоявлений;
- д) об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов.

305. Окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

306. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 241 – 245 и 343 – 349 настоящего Положения, выполняющему посадку воздушному судну не разрешается пересекать порог ВПП на конечном участке захода на посадку до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, либо пока все предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

307. Разрешение на посадку может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения воздушным судном порога ВПП будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 306 настоящего Положения или предписываемое в соответствии с пунктами 343 – 349 настоящего

Положения, при условии, что разрешение на посадку не выдается до тех пор, пока предшествующее воздушное судно, выполняющее посадку, не пересечет порога ВПП. Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку включает обозначение ВПП для посадки.

308. В тех случаях, когда необходимо или желательно ускорить движение, воздушному судну, выполняющему посадку, может быть дано указание:

- а) ожидать при пробеге после посадки у пересекающей ВПП;
- б) выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;
- в) освободить ВПП через указанную выходную РД;
- г) ускорить освобождение ВПП.

309. При выдаче указания осуществляющему посадку воздушному судну выполнить конкретный маневр посадки и (или) послепосадочного пробега учитывается тип воздушного судна, длина ВПП, месторасположение выходных рулежных дорожек, эффективность торможения на ВПП и рулежных дорожках, а также превалирующие метеорологические условия.

Воздушному судну категории «тяжелое» не дается указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП.

310. В том случае, если командир воздушного судна считает, что он не может выполнить требуемую операцию, об этом незамедлительно информируется диспетчер.

311. После посадки орган ОВД обязан по докладу экипажа либо при помощи системы наблюдения ОВД (при ее наличии) и (или) визуальнo убедиться в освобождении воздушным судном ВПП.

312. Конкретные обязанности для каждого диспетчерского пункта (сектора) отражаются в технологиях работы и должны исключать дублирование действий диспетчеров УВД смежных диспетчерских пунктов (секторов) по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения.

313. При заходе на посадку по приборам орган ОВД сообщает прибывающему воздушному судну используемую схему захода на посадку по приборам. Экипаж воздушного судна может запросить другую схему. В случае, если позволяют условия, орган ОВД должен разрешить ее использование.

314. По запросу экипажа воздушного судна, когда он незнаком с порядком захода на посадку по приборам, орган ОВД информирует его о таком порядке, сообщает высоту полета на начальном участке захода на посадку, пункт (в минутах полета от соответствующей контрольной точки), в котором будет начат стандартный разворот, высоту, на которой стандартный разворот будет завершен, или линию пути на конечном участке захода на посадку. При необходимости орган ОВД указывает частоту(ы) навигационного(ых) средства(средств), а также порядок ухода на второй круг.

315. В тех случаях, когда визуальный контакт с местностью устанавливается до окончания захода на посадку по приборам, вся схема

должна быть тем не менее соблюдена, если воздушное судно не запрашивает и не получает разрешения на визуальный заход на посадку.

316. При заходе экипажа воздушного судна на посадку по системе, указанной в АТИС, диспетчер разрешает следующим друг за другом воздушным судам заход на посадку:

а) до подхода воздушного судна к предпосадочной прямой, если выполняется заход по схеме захода на посадку по приборам (стандартному маршруту прибытия);

б) при назначении курса выхода на предпосадочную прямую, если осуществляется векторение.

Если запрошен заход по системе, отличающейся от вещаемой в АТИС, воздушное судно информируется о возможности (невозможности) выполнения такого захода.

317. О неисправностях и отказах средств радиотехнического обеспечения полетов (наземных и (или) спутниковых), систем посадки орган ОВД обязан немедленно информировать экипаж и давать ему рекомендации по использованию других систем обеспечения захода на посадку или выполнении повторного захода.

318. Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

319. При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

320. Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

а) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;

б) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение;

в) экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

321. Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

322. Эшелонирование следующих одного за другим воздушных судов обеспечивается органом ОВД до того момента, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. Воздушному судну затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

Если оба воздушных судна относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в следе или находящееся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе, чем следующее за ним воздушное судно, и дистанция между воздушными судами меньше соответствующей минимуму турбулентности в следе, диспетчер выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе.

Экипаж воздушного судна обеспечивает приемлемый интервал эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого, с учетом турбулентности в следе.

Если экипаж воздушного судна считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он информирует об этом орган ОВД.

323. На контролируемых аэродромах с непересекающимися ВПП, имеющими угол схождения осевых линий 15 или менее (далее – параллельные ВПП), органом ОВД могут обеспечиваться следующие виды операций:

а) раздельные операции – одна ВПП используется для взлетов, а другая ВПП – для посадок;

б) полусмешанные операции – одна ВПП используется для взлетов или посадок, а другая ВПП – для посадок и взлетов;

в) смешанные операции – обе ВПП используются как для взлетов, так и для посадок.

324. Раздельные операции с параллельных ВПП осуществляются при следующих условиях:

а) угол расхождения траекторий взлетевшего и уходящего на второй круг воздушного судна составляет не менее 30 до момента достижения установленного продольного эшелонирования для аэродромного диспетчерского обслуживания;

б) имеются оборудование для обеспечения захода на посадку по приборам, технические средства наблюдения, средства захода на посадку по наземным ориентирам;

в) на аэродроме обеспечивается передача информации в сводке АТИС работе аэродрома с параллельных ВПП.

325. Одновременные независимые параллельные взлеты могут выполняться с параллельных ВПП при условии, если:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП 1000 м и более;

б) линии пути непосредственно после взлета расходятся не менее чем на 15 (при расхождении линий пути на 45 и более – радиолокационный контроль не обязателен);

в) имеется средство наблюдения ОВД, позволяющее опознать взлетевшие воздушные суда на расстоянии 2 км от рабочего порога ВПП, и процедура обслуживания воздушного движения обеспечивает установленное расхождение линии пути воздушных судов;

г) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций (угол между установленной траекторией набора высоты после взлета и установленной траекторией ухода на второй круг составляет не менее 15).

326. Условиями для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку являются:

- а) наличие системы наблюдения ОВД, обеспечивающего наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно для каждой ВПП;
- б) обеспечивается расстояние между воздушными судами, заходящими на параллельные ВПП, не менее 4 км при расстоянии между продолжениями осей параллельных ВПП 1000 м и более;
- в) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и/или микроволновой системе посадки, и траектории ухода на второй круг расходятся не менее 30°;
- г) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам и (или) линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;
- д) обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме зависимых параллельных заходов на посадку;
- е) процедуры ОВД опубликованы в сборниках аэронавигационной информации.

327. Условия для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку:

- а) расстояние между осями параллельных ВПП 1000 м и более, имеется радиолокатор с требуемой дискретностью обновления информации;
- б) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и/или микроволновой системе посадки, а траектории ухода на второй круг расходятся не менее чем на 30°;
- в) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам и (или) линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;
- г) обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых параллельных заходов на посадку, в том числе с информацией о частоте работы курсовых радиомаяков системы посадки по приборам или микроволновой системы посадки;
- д) процедуры ОВД опубликованы в документах аэронавигационной информации;
- е) установлена и нанесена на индикатор воздушной обстановки промежуточная защитная зона шириной не менее 610 м, границы которой находятся на одинаковом удалении от продолженных осевых линий ВПП;

ж) заходы на посадку на каждую ВПП контролируют отдельные диспетчеры УВД и обеспечивают гарантии в том, что, когда интервал вертикального эшелонирования становится меньше 300 м (1000 футов):

1) воздушные суда не заходят в установленную промежуточную защитную зону;

2) выдерживаются применяемые минимумы продольного эшелонирования воздушных судов, находящихся на одной линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки.

328. При векторении для захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки последний вектор должен позволять воздушному судну выйти на линию курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линию пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки под углом, не превышающим 30 градусов, а протяженность участка прямолинейного и горизонтального полета до захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки составляет не менее 2 км. Кроме того, этот вектор должен позволять воздушному судну стабилизироваться на линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки в горизонтальном полете по крайней мере за 3,5 км до захвата глиссады системы посадки по приборам или установленного угла места микроволновой системы посадки.

329. Минимальное вертикальное эшелонирование в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, обеспечиваются до тех пор, пока воздушные суда не стабилизируются на линии курса приближения курсового радиомаяка системы посадки по приборам и (или) линии пути приближения конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки и ни одно из этих воздушных судов не находится в отображенной на индикаторе воздушной обстановки промежуточной защитной зоне.

330. Если наблюдаемое воздушное судно «перелетает» точку разворота или находится на линии пути, выводящей его в промежуточную защитную зону, воздушному судну предписывается немедленно возвратиться на правильную линию пути.

331. При отсутствии интервала вертикального или продольного эшелонирования, установленного для аэродромного диспетчерского обслуживания, если одно наблюдаемое воздушное судно входит в промежуточную защитную зону, то воздушному судну, находящемуся на линии курса курсового радиомаяка соседней системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку, задаваемой соседней микроволновой системой посадки, передаются указания немедленно набрать заданную абсолютную (относительную) высоту и выполнить разворот

на заданный курс, чтобы избежать столкновения с отклонившимся воздушным судном.

332. При получении доклада от экипажа воздушного судна о невозможности выполнять полет по стандартному маршруту вылета зональной навигации (отказ оборудования зональной навигации, аномалия системы спутниковой навигации, метеорологические условия) и принятии экипажем решения продолжать выполнение полетного задания, орган ОВД обязан принять меры к назначению маршрута без применения зональной навигации.

333. При заходе на посадку с использованием системы спутниковой навигации орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, информируется экипажем воздушного судна об основной и резервной системах захода на посадку.

334. При невозможности выполнять посадку по системе спутниковой навигации экипаж воздушного судна информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

335. При получении информации об отказах технических средств, обеспечивающих посадку по зональной навигации, орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, информирует об этом экипажи воздушных судов, находящиеся у него на обслуживании и использующие зональную навигацию, и рекомендует заход на посадку по выбранной резервной системе.

336. В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на взлет или посадку устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность либо наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, предпринимаются следующие надлежащие действия:

- а) аннулируется разрешение на взлет вылетающего воздушного судна;
- б) дается указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг;
- в) во всех случаях воздушное судно информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

337. В том случае, когда органу ОВД становится известно о том, что воздушное судно или транспортное средство потеряло ориентировку или не уверено в своем местоположении на летном поле, немедленно предпринимаются соответствующие действия по обеспечению безопасности операций и оказанию помощи соответствующему воздушному судну или транспортному средству в определении его местоположения.

338. В случае обнаружения внешних признаков неисправности воздушного судна, орган ОВД информирует об этом его экипаж.

339. При получении сообщения от экипажа вылетающего воздушного судна о получении повреждений при взлете, орган ОВД информирует главного оператора аэропорта.

340. Во всех случаях, когда этого требуют соображения безопасности, любое движение или все полеты ПВП на аэродроме или вблизи аэродрома могут временно приостанавливаться любым из следующих органов:

- а) диспетчерским органом подхода или соответствующим РДЦ;
- б) органом аэродромного диспетчерского обслуживания.

341. Любое такое временное приостановление полетов по ПВП осуществляется через диспетчерский пункт аэродрома или о нем сообщается этому пункту.

342. Во всех случаях, когда временно приостанавливаются полеты по ПВП, диспетчерский пункт аэродрома соблюдает следующие правила:

- а) задерживает все вылеты по ПВП;
- б) соответственно уведомляет диспетчерский орган подхода или РДЦ о предпринятых действиях;
- в) при необходимости или по запросу уведомляет всех эксплуатантов или назначенных ими представителей о причине предпринятия таких действий.

343. При условии, что надлежащим образом задокументированная оценка безопасности полетов свидетельствует о возможности соблюдения приемлемого уровня безопасности полетов, соответствующий поставщик аэронавигационных услуг после консультации с эксплуатантами может предписывать уменьшенные минимумы по сравнению с теми, которые указаны в пунктах 278 и 306 настоящего Положения.

Оценка безопасности полетов проводится для каждой ВПП, на которой планируется применять сокращенные минимумы, принимая во внимание такие факторы, как:

- а) длина ВПП;
- б) планировка аэродрома;
- в) типы (категории) воздушных судов.

344. Все применяемые процедуры, касающиеся использования сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП, публикуются в сборнике аэронавигационной информации, а также в местных технологиях по управлению воздушным движением. Диспетчеры проходят надлежащую и целенаправленную подготовку по применению этих процедур.

345. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются только в дневное время в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени.

346. Применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП регламентируется следующими условиями:

- а) применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;
- б) видимость составляет минимум 5 км, и высота нижней границы облаков равняется не менее 300 м (1000 футов);

в) составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;

г) имеются средства, такие как подходящие наземные ориентиры, помогающие диспетчеру оценивать расстояния между воздушными судами, или применяется система наблюдения за наземным движением, которая предоставляет диспетчеру УВД информацию о местоположении воздушных судов;

д) обеспечивается минимальное эшелонирование между двумя последовательно вылетающими воздушными судами сразу же после взлета второго воздушного судна;

е) информация о воздушном движении предоставляется летному экипажу соответствующего последующего воздушного судна;

ж) загрязнение ВПП, например, наличие льда, слякоти, снега и воды не оказывает неблагоприятного влияния на эффективность торможения.

347. В целях применения сокращенного эшелонирования на ВПП воздушные суда классифицируются следующим образом:

а) воздушное судно категории 1: однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 2000 кг или менее;

б) воздушное судно категории 2: однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2000 кг, но менее 7000 кг; двухдвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 7000 кг;

в) воздушное судно категории 3: все прочие воздушные суда.

348. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим воздушным судном и предшествующим воздушным судном, выполняющим посадку.

349. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП, которые могут применяться на аэродроме, определяются для каждой отдельной ВПП. В любом случае применяемые интервалы эшелонирования составляют не менее следующих минимумов:

а) выполняющие посадку воздушные суда:

1) последующее, выполняющее посадку воздушное судно категории 1 может пересекать порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 1 или 2 и либо выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 600 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, либо находится в воздухе и прошло точку, расположенную по крайней мере на расстоянии 600 м от порога ВПП;

2) последующее, выполняющее посадку воздушное судно категории 2 может пересечь порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 1 или 2 и либо выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, либо находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от порога ВПП;

3) последующее, выполняющее посадку воздушное судно может пересечь порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно категории 3 выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении или находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП;

б) вылетающие воздушные суда:

1) воздушному судну категории 1 может быть дано разрешение на взлет в том случае, когда предшествующее вылетающее воздушное судно относится к категории 1 или 2, находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 600 м от последующего воздушного судна;

2) воздушному судну категории 2 может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее воздушное судно относится к категории 1 или 2, находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от последующего воздушного судна;

3) воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее воздушное судно категории 3 находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от последующего воздушного судна.

350. В том случае, когда требуется осуществлять движение на площади маневрирования в условиях видимости, которые не позволяют диспетчерскому пункту аэродрома применять визуальное эшелонирование воздушных судов, а также воздушных судов и транспортных средств, применяется следующий порядок:

а) на пересечении рулежных дорожек находящемуся на РД воздушному судну или транспортному средству не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к другой РД, чем граница места ожидания, обозначенная огнями предупреждающей линии, огнями линии «стоп» или маркировкой мест пересечения РД;

б) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный для каждого конкретного аэродрома соответствующим поставщиком аэронавигационных услуг. При установлении этого интервала учитываются характеристики средств наблюдения и управления наземным движением, сложность планировки аэродрома и характеристики воздушных судов, использующих данный аэродром.

351. Орган ОВД вводит положения, касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

352. Операции в условиях ограниченной видимости инициируются диспетчерским пунктом аэродрома или через него.

353. Орган диспетчерского обслуживания аэродромного движения информирует диспетчерский орган подхода о начале и прекращении действия правил, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости.

354. В положениях, касающихся операций в условиях ограниченной видимости, следует указывать:

а) значение(я) дальности видимости на ВПП, при котором(ых) применяются правила выполнения операций в условиях ограниченной видимости;

б) минимальные требования к оборудованию инструментального захода на посадку для обеспечения полетов по категориям II/III;

в) другие службы и средства, необходимые для обеспечения полетов по категориям II/III, включая наземные аэронавигационные огни, которые контролируются на предмет нормального функционирования;

г) критерии и обстоятельства, в которых снижаются характеристики оборудования инструментального захода на посадку ниже уровня категорий II/III;

д) требование относительно незамедлительного сообщения о любом отказе оборудования или ухудшении его характеристик соответствующим летным экипажам, диспетчерскому органу подхода или диспетчерскому пункту аэродрома и при необходимости в иные службы, обеспечивающие производство полетов;

е) специальные правила управления движением на площади маневрирования, включая:

1) подлежащие использованию места ожидания;

2) минимальное расстояние между прибывающими и вылетающими воздушными судами для обеспечения защиты критических зон;

3) правила проверки освобождения ВПП воздушными судами и транспортными средствами;

4) правила эшелонирования воздушных судов и транспортных средств;

ж) применяемый интервал между выполняющими друг за другом заход на посадку воздушными судами;

з) действие(я), предпринимаемое(ые) в случае необходимости прекращения операций в условиях ограниченной видимости;

и) дополнительную информацию или требования.

355. Перед введением в действие правил, предусмотренных на случай ограниченной видимости, диспетчерский пункт аэродрома начинает вести учет транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования, и продолжает вести этот учет в течение всего периода действия этих правил для содействия обеспечению безопасности деятельности на этой площади.

6. Обслуживание воздушного движения на основе систем наблюдения

356. Системы наблюдения обслуживания воздушного движения, такие как первичный обзорный радиолокатор, вторичный обзорный радиолокатор, включая использование моноимпульсного метода или режима S, АЗН-В применяются при обслуживании воздушного движения самостоятельно

либо в сочетании, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии, что:

а) в пределах конкретного района обеспечивается надежное перекрытие (поле наблюдения);

б) вероятность обнаружения, точность и целостность системы наблюдения ОВД являются удовлетворительными;

в) в случае использования АЗН-В доступность данных от участвующих воздушных судов является приемлемой.

357. В целях индивидуального опознавания воздушных судов каждому воздушному судну присваивается код вторичного обзорного радиолокатора, который должен сохраняться в течение всего полета.

358. Коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международной основе для использования экипажами воздушных судов в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

359. При назначении кода следует исключать его использование другим воздушным судном в пределах зоны действия вторичного обзорного радиолокатора.

360. Для снижения рабочей нагрузки на экипаж и орган ОВД, а также для уменьшения потребностей в связи «диспетчер – пилот» число изменений кодов, которые необходимо осуществлять экипажу, должно сводиться к минимуму.

361. Если после установки экипажем воздушного судна на бортовом приемопередатчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения наблюдается код, отличный от заданного, экипажу дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки.

Если принятые ранее меры не принесли ожидаемого результата, экипажу воздушного судна дается указание прекратить работу бортового приемопередатчика в режиме «А». Информация об ограничении работы приемопередатчика передается принимающему органу ОВД по направлению полета.

362. Воздушные суда, оборудованные приемопередатчиками режима S или передатчиками АЗН-В и имеющие возможность опознавания воздушного судна, передают опознавательные индексы воздушных судов в соответствии с опознавательным индексом, указанным в поле 7 плана полета, или, когда план полета не представлен, – передают регистрационные знаки воздушных судов.

363. Во всех случаях, когда отображаемый на индикаторе воздушной обстановки опознавательный индекс воздушного судна, переданный с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием, работающим в режиме S, или передатчиками АЗН-В, отличается от ожидаемого индекса данного воздушного судна, орган ОВД предлагает экипажу подтвердить и при необходимости повторно ввести правильный опознавательный индекс воздушного судна.

364. Если после подтверждения экипажем правильности установки опознавательного индекса воздушного судна несоответствие по-прежнему сохраняется, орган ОВД принимает следующие меры:

- а) информирует экипаж о сохраняющемся несоответствии;
- б) по возможности исправляет формуляр, отображающий опознавательный индекс воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки;
- в) уведомляет следующий орган ОВД, использующий режим S или средства АЗН-В, об ошибке в опознавательном индексе воздушного судна, переданном с борта воздушного судна.

365. Прежде чем принять какое-либо воздушное судно на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД, орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения.

366. В случае последующей потери опознавания, орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

367. При использовании первичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

- а) путем установления взаимосвязи между конкретным радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, которое сообщает о своем местоположении над точкой, отображенной на индикаторе воздушной обстановки, или о пеленге и расстоянии от этой точки, и путем установления факта совпадения линии пути конкретного радиолокационного отображения местоположения с траекторией полета или сообщаемым курсом воздушного судна;

- б) путем установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 км от конца используемой ВПП. Особое внимание следует уделять тому, чтобы не спутать его с воздушными судами, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, либо с воздушными судами, вылетающими с соседних ВПП или выполняющими над ними уход на второй круг;

- в) путем передачи опознавания;

- г) путем определения, если этого требуют обстоятельства, курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути:

- 1) давая экипажу указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30 или более и устанавливая взаимосвязь между изменениями одного конкретного радиолокационного отображения местоположения и подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний;

2) устанавливая взаимосвязь между изменениями конкретного радиолокационного отображения местоположения и только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено.

При использовании этих методов орган ОВД должен убедиться, что изменения не более чем одного радиолокационного отображения местоположения соответствуют перемещению воздушного судна.

368. При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;

б) передачей опознавания воздушного судна;

в) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

г) контролем за выполнением указания о включении режима приемоответчика в режиме «Опознавание».

369. Орган ОВД осуществляет проверку того, что установленный экипажем код соответствует коду, присвоенному данному воздушному судну. Дискретный код используется в качестве основы для опознавания только после проведения такой проверки.

370. При использовании АЗН-В опознавание воздушных судов осуществляется одним из следующих способов:

а) прямое распознавание опознавательного индекса воздушного судна в формуляре АЗН-В;

б) передача опознавания АЗН-В;

в) наблюдение за выполнением указания «Передать информацию АЗН-В в режиме опознавания».

371. Передача опознавания одним органом ОВД другому осуществляется только в том случае, когда воздушное судно находится в зоне действия средств наблюдения принимающего органа ОВД.

372. Передача опознавания осуществляется одним из следующих способов:

а) путем обозначения отображения местоположения с помощью автоматизированных средств при условии, что таким образом обозначается только одно отображение местоположения и не может возникнуть сомнение относительно правильности опознавания;

б) путем уведомления о дискретном коде вторичного обзорного радиолокатора;

в) путем уведомления о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия режима S вторичного обзорного радиолокатора, оборудовано устройством опознавания воздушных судов, работающим в режиме S вторичного обзорного радиолокатора;

г) путем уведомления о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия совместимого АЗН-В, оборудовано системой АЗН-В с функцией опознавания воздушных судов;

д) путем обозначения отображения местоположения посредством соотношения его с географическим местом и навигационным средством, точно указанными на обоих индикаторах воздушной обстановки, или посредством использования данных о пеленге и расстоянии от этого места или средства вместе с данными о линии пути наблюдаемого отображения местоположения, если маршрут воздушного судна неизвестен обоим органам ОВД;

е) путем выдачи указания передающим органом ОВД воздушному судну изменить код вторичного обзорного радиолокатора и путем наблюдения принимающим органом ОВД за этим изменением;

ж) путем выдачи передающим органом ОВД указания воздушному судну задействовать режим приемоответчика «Опознавание», передать сигнал «Опознавание» и путем наблюдения принимающим органом ОВД за исполнением.

373. В тех случаях, когда используется вторичный обзорный радиолокатор и (или) АЗН-В и обеспечивается отображение на индикаторе местоположений воздушных судов с соответствующими формулярами, передача обслуживания воздушного движения может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами или между соседними органами ОВД без предварительной координации при условии, что:

а) принимающему органу ОВД до передачи обслуживания воздушного движения предоставляется обновленная информация о плане полета воздушного судна, управление которым подлежит передаче, включая присвоенный дискретный код вторичного обзорного радиолокатора или опознавательный индекс воздушного судна в случае использования режима S или АЗН-В;

б) зона действия системы наблюдения обслуживания воздушного движения, имеющейся в распоряжении принимающего органа ОВД, позволяет ему видеть воздушное судно на индикаторе воздушной обстановки до передачи обслуживания воздушного движения и опознавать его по получении или желательно до получения первоначального вызова;

в) в технологиях работы внутри диспетчерского органа или в соглашениях о процедурах взаимодействия между двумя соседними органами ОВД предусмотрены точка или точки передачи обслуживания воздушного движения и все другие подлежащие соблюдению условия (направление полета, установленные эшелоны, пункты передачи связи, согласованный минимум эшелонирования воздушных судов, в том числе следующих одно за другим воздушных судов, управление которыми подлежит передаче и которые наблюдаются на индикаторе воздушной обстановки);

г) принимающий орган ОВД информируется о любых указаниях в отношении высоты полета (эшелона), скорости или векторов наведения, которые даются воздушному судну перед передачей обслуживания воздушного движения и в соответствии с которыми изменяется его предполагаемый ход полета в точке передачи управления;

д) если диспетчеры физически не находятся рядом, они обладают средствами постоянной двусторонней прямой речевой связи, позволяющими им немедленно установить связь между собой.

374. Там, где используется первичный радиолокатор и где применяется система наблюдения обслуживания воздушного движения другого типа, но требование пункта 373 настоящего Положения не действует, передача управления движением воздушных судов может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами или между двумя соседними органами ОВД при условии, что:

а) принимающему диспетчеру передано опознавание или оно установлено непосредственно им самим;

б) когда диспетчеры не находятся физически рядом, для них постоянно доступны средства двусторонней прямой речевой связи, позволяющие устанавливать между ними такую связь немедленно;

в) минимумы эшелонирования с другими находящимися под управлением воздушными судами соответствуют минимумам, разрешенным для использования во время передачи обслуживания между соответствующими секторами;

г) принимающий диспетчер информируется о любых указаниях в отношении эшелона, скорости или наведения, действующих в отношении воздушного судна в точке передачи обслуживания;

д) передающий диспетчер поддерживает радиосвязь с воздушным судном до тех пор, пока принимающий диспетчер не согласится взять на себя ответственность за обеспечение обслуживания ОВД на основе наблюдения этого воздушного судна. После этого воздушному судну следует дать указание перейти на соответствующий канал, и с этого момента оно находится в ведении принимающего диспетчера.

375. В том случае, когда управление движением опознанного воздушного судна передается в диспетчерский сектор, который применительно к данному воздушному судну будет обеспечивать процедурное эшелонирование, перед передачей управления передающий диспетчер обеспечивает между этим воздушным судном и любыми другими контролируруемыми воздушными судами соответствующее процедурное эшелонирование.

376. Проверка информации о высоте полета, получаемой на основе данных о барометрической высоте и выводимой на индикатор диспетчера, осуществляется по крайней мере один раз каждым органом ОВД, оснащенным соответствующим оборудованием, при первоначальном установлении связи с соответствующим воздушным судном или, если это не представляется возможным, как можно скорее после этого.

377. Проверка осуществляется путем одновременного сравнения с данными о высоте полета по показаниям высотомера, получаемым по каналам радиотелефонной связи от данного воздушного судна. О такой проверке не требуется информировать экипаж воздушного судна, информация о высоте полета которого, полученная на основе данных о барометрической высоте, находится в пределах установленного допустимого значения.

378. В воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования значение допуска, используемое для определения того, что отображаемая диспетчеру информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет ± 60 м (± 200 футов).

В другом воздушном пространстве без применения сокращенных минимумов вертикального эшелонирования оно составляет ± 90 м (± 300 футов).

379. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения или в ходе проверки выявляется несоответствие, превышающее установленные допустимые значения, экипаж воздушного судна ставится об этом в известность и ему дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета воздушного судна.

380. Если после подтверждения правильности установки величины давления несоответствие сохраняется, в зависимости от обстоятельств должно предприниматься одно из нижеперечисленных действий:

а) экипажу воздушного судна дается указание прекратить передачу данных о высоте в режиме С или АЗН-В при условии, что это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании;

б) экипаж воздушного судна информируется о несоответствии, и ему дается указание продолжать соответствующую передачу, с тем чтобы не допустить потери информации о местоположении и опознавательного индекса воздушного судна, или скорректировать отображаемую в формуляре информацию о высоте полета передачи данных о высоте.

Следующие диспетчерские пункты или орган ОВД, имеющие отношение к данному воздушному судну, информируются о предпринятых действиях.

381. Критерием, который используется при определении занятости конкретного эшелона воздушным судном, является ± 60 м (± 200 футов) в воздушном пространстве с RVSM. В воздушном пространстве без применения RVSM критерий составляет ± 90 м (± 300 футов).

382. Если полученная на основе данных о барометрической высоте информация о высоте полета свидетельствует о том, что воздушное судно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 381 настоящего Положения, оно рассматривается как выдерживающее заданный эшелон.

383. Воздушное судно, получившее разрешение на освобождение эшелона, рассматривается как приступившее к выполнению этого маневра и освободившее занимавшийся им ранее эшелон, когда полученная на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о перемещении данного воздушного судна в ожидаемом направлении более чем на 90 м (300 футов) по отношению к ранее заданному эшелону.

384. Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекающее эшелон, когда получаемая на основе данных

о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о том, что оно прошло этот эшелон в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 м (300 футов).

385. Воздушное судно рассматривается как занявшее указанный в разрешении эшелон, если после получения основанной на данных о барометрической высоте информации о высоте полета, свидетельствующей о том, что оно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 381 настоящего Положения, прошло три обновления индицируемой на экране индикатора информации, три обновления данных датчика или 15 секунд, в зависимости от того, какая величина больше.

386. Вмешательство диспетчера необходимо только в том случае, если расхождение между данными о высоте полета на индикаторе диспетчера и данными, используемыми в целях управления, превышает указанные выше значения.

387. Воздушное судно, которому предоставляется обслуживание воздушного движения на основе наблюдения, информируется органом ОВД о местоположении при следующих обстоятельствах:

а) после опознавания, за исключением случаев, когда опознавание устанавливается:

на основе донесения экипажа о местоположении воздушного судна или в пределах 2 км от ВПП после вылета, и наблюдаемое на индикаторе воздушной обстановки местоположение соответствует времени вылета воздушного судна, или посредством использования функции опознавания воздушного судна, обеспечиваемой АЗН-В, режимом S или присвоенных дискретных кодов вторичного обзорного радиолокатора, и позиция наблюдаемого отображения местоположения соответствует текущему плану полета воздушного судна, либо посредством передачи опознавания;

б) когда экипаж запрашивает эту информацию;

в) когда расчетные данные пилота существенно отличаются от расчетных данных органа ОВД, основанных на наблюдаемом местоположении;

г) когда пилоту дается указание перейти к самостоятельному самолетовождению после векторения, если в соответствии с действующими указаниями воздушное судно отклонилось от ранее заданного маршрута;

д) непосредственно перед прекращением обслуживания ОВД на основе наблюдения, если отмечается, что воздушное судно отклонилось от своего заданного маршрута.

388. Информация о местоположении передается органом ОВД воздушным судам в одной из следующих форм:

а) как известное географическое место;

б) магнитный путевой угол и расстояние до основной точки, навигационного средства или средства захода на посадку;

в) направление (по компасу) и расстояние от известного места;

г) расстояние от начала ВПП, если воздушное судно находится на конечном этапе захода на посадку;

д) расстояние и направление от осевой линии маршрута ОВД;

е) значение географических координат.

389. Во всех случаях, когда это представляется возможным, информация о местоположении увязывается органом ОВД с точками или маршрутами, имеющими отношение к навигации соответствующих воздушных судов и индицированными на карте индикатора воздушной обстановки.

390. Получив соответствующее сообщение от органа ОВД, экипаж воздушного судна может не передавать донесения о местоположении в пунктах обязательной передачи донесений или передавать донесения только при пролете пунктов передачи донесений, указанных соответствующим органом ОВД, включая пункты, в которых необходимо передавать донесения с борта в метеорологических целях. Если не задействована функция передачи донесения о местоположении в автоматическом режиме (например, АЗН-К), экипажи воздушных судов возобновляют передачу донесений о местоположении с использованием средств речевой связи или связи «диспетчер – пилот линии передачи данных»:

а) когда им дается соответствующее указание;

б) когда им сообщается о прекращении обслуживания ОВД на основе наблюдения;

в) когда им сообщается о потере опознавания.

391. Векторение обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволят воздушному судну выдерживать необходимую линию пути. Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки. Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна.

392. При векторении воздушного судна диспетчер придерживается следующего порядка:

а) во всех случаях, когда это представляется возможным, векторение воздушного судна осуществляется по линиям пути, на которых пилот может следить за местоположением воздушного судна, используя для данной цели показания навигационных средств, интерпретируемые пилотом;

б) когда воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается о целях такого наведения;

в) за исключением случаев передачи ОВД, векторение не выполняется на удалении менее половины установленного интервала эшелонирования от границы зоны ответственности, если в местных технологиях работы не определены правила обеспечения эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полеты в смежных районах;

г) воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, не наводятся в неконтролируемое воздушное пространство, за исключением случаев, когда

возникает аварийная обстановка, или необходимо обойти район с неблагоприятными метеорологическими условиями, или имеется специальный запрос экипажа воздушного судна.

393. В том случае, когда воздушное судно, выполняющее полет по ППП, наводится и когда воздушному судну, выполняющему полет по ППП, указывается спрямленный маршрут, который предусматривает уход воздушного судна с маршрута ОВД, диспетчер выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению.

394. Векторение в районе аэродрома (аэроузла) разрешается на эшелонах (высотах) не ниже минимальных, опубликованных в документах аэронавигационной информации. С учетом рельефа местности зона векторения может делиться на сектора, в каждом из которых устанавливается минимальный эшелон (высота) векторения. Границы указанных секторов векторения отображаются на индикаторе воздушной обстановки.

395. При прекращении векторения воздушного судна орган ОВД дает указание его экипажу возобновить самостоятельное самолетовождение, сообщая ему местоположение воздушного судна, и при необходимости указания в форме, изложенной в подпункте б) пункта 388 настоящего Положения, если в результате векторения воздушное судно отклонилось от ранее назначенного маршрута.

396. Оpoznанному воздушному судну, полет которого наблюдается со значительным отклонением от заданного маршрута или заданной схемы ожидания, передается об этом соответствующая информация. Соответствующие действия также предпринимаются в том случае, если, по мнению диспетчера, такое отклонение может повлиять на предоставляемое обслуживание.

397. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД осуществляет векторение в целях оказания ему навигационной помощи.

Экипаж воздушного судна, обращающийся в орган ОВД, обеспечивающий обслуживание на основе наблюдения за содействием в навигации, указывает причину и сообщает максимально возможный в данных обстоятельствах объем информации.

398. Воздушное судно, которое обслуживается на основе системы наблюдения ОВД, должно немедленно информироваться о прерывании или прекращении такого обслуживания.

399. В том случае, когда управление движением опознанного воздушного судна передается органу ОВД, который будет обеспечивать эшелонирование при предоставлении процедурного обслуживания, перед передачей управления передающий орган ОВД обеспечивает интервалы между этим воздушным судном и любыми другими контролируруемыми воздушными судами с целью предоставления соответствующего процедурного обслуживания полетов.

400. Орган ОВД при необходимости информирует экипаж воздушного судна, обслуживаемого векторением для захода на посадку по приборам, о его

местоположении по крайней мере один раз до начала полета на конечном участке захода на посадку.

401. При передаче информации о расстоянии орган ОВД указывает пункт или навигационное средство, к которому данная информация относится.

402. При векторении для захода на посадку по приборам орган ОВД задает воздушному судну курс или несколько курсов для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку. Последнее задаваемое направление дает возможность воздушному судну выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечивает выход на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45 градусов или меньше.

403. Если воздушному судну задается курс для пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку, орган ОВД информирует экипаж об этом с указанием причин такого маневра. Последующий вывод воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку выполняется с соблюдением требований пункта 402 настоящего Положения.

404. При векторении воздушного судна на радиотехническое средство обеспечения конечного этапа захода на посадку орган ОВД дает экипажу указание доложить о выходе на линию пути конечного участка захода на посадку. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом. Векторение прекращается в тот момент, когда воздушное судно отклоняется от последнего заданного курса с тем, чтобы выйти на линию пути конечного этапа захода на посадку.

405. При выдаче разрешения на выполнение захода на посадку воздушные суда выдерживают последнюю назначенную высоту полета до захвата установленной или номинальной глиссады схемы захода на посадку. Если для органа ОВД требуется, чтобы воздушное судно вошло в глиссаду на высоте, отличной от высоты участка горизонтального полета, указанного на схеме захода на посадку по приборам, орган ОВД дает экипажу указания выдерживать данную конкретную высоту до тех пор, пока воздушное судно не войдет в глиссаду.

406. Интервалы эшелонирования между воздушными судами на конечном этапе захода на посадку обеспечивает орган диспетчерского обслуживания подхода, за исключением случаев, когда эти функции возложены на орган аэродромного диспетчерского обслуживания при условии, что орган аэродромного диспетчерского обслуживания использует систему наблюдения ОВД.

407. Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.