

408. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

409. Воздушные суда, обеспечиваемые обслуживанием при выполнении захода на посадку по посадочному радиолокатору (заход по РСР), передаются под управление диспетчеру, отвечающему за заход на посадку, на установленном рубеже передачи обслуживания воздушного движения, но в любом случае на расстоянии не менее 2 км от точки входа в глиссаду.

410. При заходе на посадку по посадочному радиолокатору или по посадочному локатору с контролем по приводным маякам (заход по РСР+ОСП) орган ОВД обязан обеспечить соответствующими командами выполнение четвертого разворота и выход воздушного судна на заданную траекторию.

411. Экипажу воздушного судна через определенные промежутки времени сообщается о местоположении воздушного судна относительно продолжения осевой линии ВПП. При необходимости даются поправки к курсу, с тем чтобы вернуть воздушное судно на продолжение осевой линии ВПП.

412. В случае отклонений по курсу экипаж воздушного судна не должен предпринимать корректирующие действия без специального указания об этом.

413. Воздушное судно информируется о подходе к точке входа в глиссаду, и непосредственно перед входом в глиссаду ему дается указание начать снижение. После этого через определенные промежутки времени воздушное судно информируется о его местоположении относительно глиссады. При отсутствии необходимости в поправках воздушное судно через определенные промежутки времени должно информироваться о том, что оно находится на глиссаде. Информация об отклонении от глиссады передается на борт воздушного судна вместе с указанием по изменению скорости снижения, если представляется, что предпринятые воздушным судном действия по исправлению отклонения недостаточны. На борт воздушного судна сообщается, когда оно начинает возвращаться на глиссаду, и непосредственно перед его занятием глиссады.

414. В случае отклонений от глиссады, экипаж воздушного судна должен предпринять корректирующие действия на основе предоставляемой диспетчером информации даже в том случае, когда конкретных указаний об этом не поступает.

415. Прежде чем воздушное судно достигнет точки, находящейся от начала ВПП на расстоянии 4 км или на большем расстоянии, необходимом для скоростных воздушных судов, следует допускать определенные отклонения от глиссады, и при этом нет необходимости указывать конкретное число метров (или футов) выше или ниже глиссады, если это не требуется для того, чтобы особо подчеркнуть скорость смещения или степень отклонения. После этого о любых отклонениях от глиссады воздушному судну следует сообщать предпочтительно с указанием конкретного расстояния (в метрах или футах) выше или ниже глиссады. Использование эмфатических выражений

при передаче информации, как правило, бывает достаточным для того, чтобы при необходимости ускорить предпринятое действие экипажем воздушного судна (например, «все еще на 20 м (60 футов) ниже»).

416. Информацию об удалении от порога ВПП передавать экипажу воздушного судна до его пролета дальнего приводного радиомаяка не реже чем через 2 км, а после пролета дальнего приводного радиомаяка – через 1 км.

417. При отклонениях воздушного судна от курса и глиссады на участке траектории полета от дальнего приводного радиомаяка (далее – ДПРМ) до ближнего приводного радиомаяка (далее – БПРМ) за пределы, превышающие предельно допустимые, дать команду его экипажу об уходе на второй круг.

418. До выдачи разрешения на производство посадки получить от диспетчера, осуществляющего аэродромное диспетчерское обслуживание на ВПП, доклад: «Полоса свободна» (при разделении диспетчерских пунктов, секторов ОВД) и убедиться, что световое табло «ВПП занята» выключено.

419. При заходе на посадку по РСР или РСР плюс ОСП на обслуживании у конкретного диспетчера не должно быть более одного воздушного судна.

420. Заход на посадку по РСР или РСР+ОСП выполняется под руководством диспетчера до пролета БПРМ, а после пролета БПРМ диспетчер информирует экипаж воздушного судна об удалении воздушного судна до начала ВПП (при наличии технической возможности). В тех случаях, когда из-за помех на индикаторе посадочного радиолокатора диспетчер не может наблюдать отметку от воздушного судна до БПРМ, он сообщает экипажу воздушного судна то удаление, до которого может выполняться заход на посадку по радиолокатору под руководством диспетчера.

421. В том случае, когда продолжение выполнения заходов на посадку по посадочному радиолокатору невозможно вследствие любых причин, воздушные суда следует немедленно информировать о том, что заход на посадку по радиолокатору или продолжение такого захода не представляется возможным. Заход на посадку следует продолжать, если это представляется возможным, используя нерадиолокационные средства, или если экипаж воздушного судна сообщает, что заход на посадку может выполнить визуально, в противном случае должно выдаваться альтернативное разрешение, и при этом прекращается обеспечение захода на посадку по ПРЛ.

422. Независимо от выбранной системы захода на посадку диспетчер посадочного радиолокатора при осуществлении контроля с использованием посадочного радиолокатора обязан своевременно информировать экипаж воздушного судна о грубых отклонениях воздушного судна от курса и (или) глиссады до БПРМ для принятия командиром воздушного судна решения о прекращении захода на посадку.

423. Системы наблюдения ОВД используются при аэродромном диспетчерском обслуживании для выполнения следующих функций:

а) контроля за траекторией полета воздушных судов на конечном участке захода на посадку;

б) контроля за траекторией полета других воздушных судов, находящихся в диспетчерской зоне аэродрома и его окрестностях, и установления предусмотренного эшелонирования;

в) оказания содействия в навигации воздушным судам, выполняющим полет по ПВП.

424. При векторении воздушных судов, выполняющих полет по ПВП, необходимо проявлять осторожность, с тем чтобы соответствующие воздушные суда случайно не оказались в приборных метеорологических условиях.

425. Предписывая условия и правила использования систем наблюдения ОВД при предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания, поставщик аэронавигационных услуг обеспечивает, чтобы имеющаяся система наблюдения ОВД использовалась не в ущерб визуальному наблюдению за аэродромным движением.

426. Радиолокатор управления наземным движением следует использовать в дополнение к визуальному наблюдению за движением на площади маневрирования и для обеспечения наблюдения за движением на тех участках площади маневрирования, которые не могут просматриваться визуально.

427. Информация, отображаемая на индикаторе радиолокатора управления наземным движением, используется для:

а) обеспечения контроля за воздушными судами и транспортными средствами на площади маневрирования в части выполнения ими разрешений и указаний;

б) определения занятости ВПП перед посадкой или взлетом;

в) получения информации об основном местном движении на площади маневрирования или вблизи нее;

г) определения местоположения воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования;

д) передачи воздушным судам информации о направлении руления по запросу пилота или на усмотрение диспетчера. За исключением особых обстоятельств, например аварийной обстановки, такую информацию не следует передавать в форме специальных указаний о направлении движения;

е) предоставления помощи и рекомендаций аварийно-спасательным транспортным средствам.

428. Информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам:

а) информации о любых наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными воздушными судами, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) информации о местоположении особых явлений погоды и, если это целесообразно, рекомендаций воздушным судам в отношении наилучших вариантов обхода любых таких районов с неблагоприятными погодными условиями;

в) информации, призванной помочь пилоту воздушного судна в выполнении его функций по самолетовождению.

429. Применение систем наблюдения ОВД при предоставлении полетно-информационного обслуживания не освобождает командира воздушного судна ни от каких его обязанностей, в том числе принятия окончательного решения по какому-либо предлагаемому изменению плана полета.

## 7. Обслуживание средствами АЗН-К

430. Для осуществления обслуживания воздушного движения с использованием для наблюдения средств АЗН-К орган ОВД устанавливает план передачи донесений, который определяет условия передачи донесения АЗН-К с воздушным судном на передачу с борта воздушного судна периодических или нерегулярных донесений о местоположении. План передачи донесений с воздушным судном устанавливается до достижения пункта передачи обслуживания воздушного движения. Последующие изменения в отдельные планы передачи донесений вносятся на усмотрение органа ОВД.

431. В том случае, если применение конкретных норм эшелонирования зависит от интервала передачи периодических донесений о местоположении, орган ОВД не устанавливает периодические планы передачи донесений с интервалом передачи донесений, превышающим требуемый интервал.

432. Воздушное судно АЗН-К информируется о значительном его отклонении от разрешенного профиля полета. Предпринимаются соответствующие действия для того, чтобы установить местоположение воздушного судна и намерения летного экипажа.

433. Передача обслуживания воздушного движения между соседними органами ОВД, предоставляющими обслуживание АЗН-К, осуществляется таким образом, чтобы такое обслуживание не нарушалось. Если принимающий орган ОВД не в состоянии установить план передачи донесений, передающий орган ОВД уведомляется об этом.

434. Для отображения отметок о местоположении воздушного судна в зависимости от источника используются разные символы, полученные на основе:

- а) донесений АЗН-К о местоположении;
- б) комбинированных данных донесений АЗН-К с информацией из других источников наблюдения;
- в) экстраполяции данных АЗН-К.

435. Устанавливается очередность представления донесений АЗН-К:

- а) аварийные и (или) срочные донесения АЗН-К;
- б) нерегулярные донесения АЗН-К или донесения АЗН-К по запросу;
- в) периодические донесения АЗН-К.

436. Наземная система АЗН-К органа ОВД должна определять возможности АЗН-К воздушных судов и обеспечивать реализацию «контрактов» АЗН с воздушными судами, оснащенными средствами АЗН-К.

437. План передачи донесений АЗН должен предусматривать предоставление на периодической основе базовых донесений АЗН-К, включая дополнительные данные с конкретной информацией, которая может передаваться или не передаваться в каждом периодическом донесении.

438. Если ожидаемое донесение о местоположении не получено в течение предписанного времени, орган ОВД предпринимает меры по установлению местоположения воздушного судна посредством использования плана передачи донесений АЗН по запросу, средств ДПЛПД, по речевой связи или по получении последующего периодического донесения.

439. Информация АЗН-К не используется для векторения воздушного судна.

440. При запланированном выключении наземной системы АЗН-К:

а) публикуется NOTAM для информирования всех заинтересованных сторон о продолжительности нерабочего состояния;

б) оговаривается передача донесений о местоположении с использованием речевой связи или ДПЛПД;

в) при необходимости устанавливается альтернативное эшелонирование.

441. В случае незапланированного выключения наземной системы АЗН-К орган ОВД:

а) информирует об этом все воздушные суда, которых это касается, а также о необходимости передачи донесений о местоположении с использованием речевой связи или ДПЛПД;

б) при необходимости предпринимает надлежащие действия по установлению альтернативного эшелонирования;

в) информирует соседний(ие) орган(ы) ОВД посредством осуществления координации напрямую;

г) в соответствующих случаях информирует все другие соответствующие стороны посредством публикаций NOTAM.

442. В воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, соглашения АЗН-К предусматривают как минимум следующие контракты АЗН:

а) периодический контракт через интервалы, соответствующие требованиям, действующим в данном воздушном пространстве;

б) контракт по событию изменения точки пути;

в) контракт по событию бокового отклонения;

г) контракт по событию отклонения по дальности на эшелоне полета.

В некоторых обстоятельствах частота передачи донесений в рамках периодического контракта может увеличиваться по получении донесения о событии бокового отклонения или отклонения по дальности на эшелоне полета.

Событие изменения вертикальной скорости, определенное при отрицательной вертикальной скорости (снижение), превышающей 27 м/с (5000 фут/мин), может дополнительно указывать на нештатную ситуацию.

443. ДПЛПД представляет собой средство связи в целях обслуживания воздушного движения между диспетчером и пилотом с использованием линии передачи данных.

444. Такая связь основывается на использовании набора элементов сообщений, содержащих диспетчерское разрешение/информацию/запрос, которые соответствуют фразеологии, используемой при ведении радиотелефонной связи.

445. Диспетчеру предоставляется возможность отвечать на сообщения, включая аварийные, выдавать диспетчерские разрешения, указания и рекомендации, а также при необходимости запрашивать и предоставлять информацию.

446. Пилоту предоставляется возможность отвечать на сообщения, запрашивать диспетчерские разрешения и информацию, предоставлять информацию и объявлять о возникновении или аннулировании аварийной ситуации.

447. Пилоту и диспетчеру предоставляется возможность вести обмен сообщениями, которые не соответствуют установленным форматам (то есть сообщения, содержащие произвольный текст). Диспетчер или пилот составляют сообщения ДПЛПД с использованием установленного набора сообщений, сообщений, содержащих произвольный текст, либо посредством сочетания обоих методов.

448. Наземные и бортовые системы обеспечивают соответствующие отображения и при необходимости распечатку сообщений, а также их хранение, осуществляющееся таким способом, который позволяет своевременно и удобно восстановить эти сообщения в случае возникновения такой необходимости.

449. Связь между воздушным судном и органом ОВД устанавливается до входа воздушного судна в воздушное пространство, где органом ОВД требуется применение линии передачи данных, с тем чтобы зарегистрировать воздушное судно и начать применение линии передачи данных.

450. Информация о времени и месте установки ДПЛПД бортовыми или наземными системами публикуется в сборниках аэронавигационной информации.

451. Экипаж воздушного судна инициирует процедуру установления связи по линии передачи данных, и орган ОВД получает сообщение об иницировании. В том случае, когда орган ОВД отклоняет запрос ДПЛПД, он сообщает пилоту о причине отказа, используя соответствующее сообщение ДПЛПД. Орган ОВД должен иметь возможность установить связь ДПЛПД.

452. В случае отказа в иницировании система линии передачи данных обеспечивает передачу органу ОВД и летному экипажу данных об этом отказе.

Орган ОВД устанавливает порядок устранения отказа в иницировании линии передачи данных в кратчайший по возможности срок. Этот порядок должен предусматривать как минимум следующие действия:

а) при наличии плана полета проверить соответствие опознавательного индекса воздушного судна, регистрационных данных воздушного судна

и других сведений, содержащихся в запросе на инициирование линии передачи данных, сведениям, указанным в плане полета, а при обнаружении расхождений внести необходимые изменения;

б) при отсутствии плана полета составить план полета с использованием информации, имеющейся в системе обработки полетных данных, достаточной для обеспечения успешного инициирования линии передачи данных;

в) принять меры к повторному инициированию линии передачи данных.

453. За исключением случаев аварийного сообщения ДПЛПД, если орган ОВД или экипаж воздушного судна осуществляет связь с использованием ДПЛПД, ответ следует передавать с помощью ДПЛПД. В тех случаях, когда орган ОВД или экипаж осуществляет связь с использованием речевой связи, ответ следует передавать с помощью речевой связи.

454. При получении сообщения ДПЛПД, требующего оперативного ответа, допускается согласование с использованием речевой связи.

455. При передаче связи ДПЛПД между органами ОВД передача речевой связи и связи ДПЛПД осуществляется одновременно. Если ОВД передается органом ОВД, имеющим ДПЛПД, органу ОВД, не имеющему ДПЛПД, то ДПЛПД завершается одновременно с передачей речевой связи.

456. При приеме аварийного сообщения ДПЛПД орган ОВД подтверждает получение сообщения, используя имеющиеся средства. При передаче ответа с использованием ДПЛПД на донесение о незаконном вмешательстве, на все аварийные или срочные сообщения используется сообщение по линии связи «вверх».

457. В том случае, если сообщение ДПЛПД требует подтверждения и (или) оперативного ответа и такой ответ не получен, соответственно, экипаж воздушного судна или орган ОВД предупреждаются об этом.

458. Орган ОВД и экипаж воздушного судна предупреждаются об отказе ДПЛПД после его обнаружения.

459. При запланированном выключении системы в сети связи или наземной системы ДПЛПД публикуется NOTAM для информирования всех заинтересованных сторон о продолжительности нерабочего состояния и, при необходимости, деталях использования частот речевой связи.

460. Воздушные суда, находящиеся на связи с органом ОВД, информируются с использованием речевой связи или ДПЛПД о любом предстоящем прерывании обслуживания ДПЛПД.

461. В том случае, когда орган ОВД предлагает всем станциям или конкретному воздушному судну избегать передачи запросов ДПЛПД в течение ограниченного периода времени, используется соответствующая фразеология.

462. Информация о возобновлении нормального использования ДПЛПД передается посредством соответствующей фразеологии.

## 8. Полетно-информационное обслуживание

463. Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются все воздушные суда, на полет которых эта информация может оказать влияние и которые обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения, или иным образом известны соответствующим органам обслуживания воздушного движения (подали уведомление или план полета).

464. В том случае, когда органы обслуживания воздушного движения обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание, предоставление диспетчерского обслуживания осуществляется на первоочередной основе по отношению к предоставлению полетно-информационного обслуживания во всех случаях, когда этого требует предоставление диспетчерского обслуживания.

465. Полетно-информационное обслуживание предоставляется:

а) в границах района полетной информации – центром полетной информации;

б) в пределах контролируемого воздушного пространства и на контролируемых аэродромах – соответствующими органами ОВД.

Если полетно-информационное обслуживание предоставляется воздушным судам в районе конкретного неконтролируемого аэродрома и непосредственно на нем, то такое обслуживание предоставляет аэродромная служба полетной информации в соответствии с делегированными полномочиями.

466. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление соответствующей информации:

а) краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и (или) ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов, а также предполагаемую эволюцию данных явлений во времени и в пространстве (далее – SIGMET) и краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и (или) ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые не были включены в прогнозы районам полетов в виде текста с установленными сокращениями для полетов на малых высотах (далее – AIRMET);

б) относительно вулканической деятельности, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;

в) относительно выбросов в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;

г) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

д) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды;

е) о беспилотных неуправляемых аэростатах;

ж) иной информации, которая может повлиять на безопасность полетов.



467. При полетно-информационном обслуживании воздушным судам предоставляется дополнительная информация:

а) о действующих или прогнозируемых погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

б) об опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С и G;

в) для выполнения полета над водной поверхностью по просьбе пилота и при возможности предоставляется любая имеющаяся информация, например, о радиопозывном, местоположении, истинной линии пути, скорости и т.д., надводных судах в данном районе.

Информация, определенная подпунктом б) настоящего пункта, может быть передана только в отношении известных органу ОВД воздушных судов.

468. Полетно-информационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП, включает предоставление имеющейся информации относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым.

469. При полетно-информационном обслуживании информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки органа ОВД, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам:

а) о любых других наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с ними, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) о местоположении особых явлений погоды и, если это целесообразно, рекомендаций воздушным судам в отношении наилучших вариантов обхода любых таких районов с неблагоприятными погодными условиями;

в) которая может помочь пилоту воздушного судна в выполнении его функций по самолетовождению.

470. Орган обслуживания воздушного движения, обслуживающий район полетной информации, регистрирует информацию о фактическом ходе полетов воздушных судов, беспилотных неуправляемых аэростатах, которые не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, в справочных целях для:

а) поиска и спасания;

б) передачи другим органам обслуживания воздушного движения.

471. Орган, обеспечивающий полетно-информационное обслуживание, передает на борт воздушных судов информацию с использованием одного или нескольких определяемых им способов:

а) направленная передача информации воздушному судну по инициативе органа полетно-информационного обслуживания с обязательным подтверждением приема (этот способ является предпочтительным);

б) общий вызов, передача информации всем соответствующим воздушным судам с подтверждением приема;

в) радиовещательная передача информации;

г) передача информации по линии передачи данных.

472. Общие вызовы используются только в тех случаях, когда до нескольких воздушных судов необходимо незамедлительно довести важную информацию, например, информацию о неожиданном возникновении неблагоприятных атмосферных условий, изменении используемой ВПП или отказе основного средства захода на посадку.

473. Специальные донесения, полученные с бортов воздушных судов, передаются другим соответствующим воздушным судам в течение 60 минут после их получения.

474. В целях предупреждения столкновения, экипажи воздушных судов при полетно-информационном обслуживании осуществляют передачу информации на частоте органа полетно-информационного обслуживания о своем движении и местонахождении.

475. Информация SIGMET и AIRMET, а также специальные донесения с бортов воздушных судов, которые не использовались при подготовке информации SIGMET, передаются на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, указанных в пункте 471 настоящего Положения.

476. Информация SIGMET и AIRMET и специальные донесения с бортов воздушных судов, направляемые воздушным судам, должны охватывать часть маршрута в пределах до 1 часа полетного времени по направлению полета воздушного судна.

477. Информация о вулканической деятельности, вулканических извержениях и информация об облаках вулканического пепла (местоположение облаков и затронутые эшелоны полета) передается на борт воздушных судов путем использования одного или нескольких способов, указанных в пункте 471 настоящего Положения.

478. Информация о выбросе в атмосферу радиоактивных материалов и токсических химических веществ, который может затронуть воздушное пространство, находящееся в зоне обслуживания данного органа ОВД, передается на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, приведенных в пункте 471 настоящего Положения.

479. Специальные сводки в кодовой форме сводок специальных наблюдений (далее – SPECI) и скорректированные прогнозы по аэродрому (далее – TAF) передаются по запросу и дополняются следующими способами передачи информации:

а) направленной передачей органом обслуживания воздушного движения выборочных специальных сводок и скорректированных TAF по аэродромам вылета, назначения и запасным аэродромам, указанным в плане полета;

б) общим вызовом воздушных судов и подтверждения ими получения выборочных специальных сводок и скорректированных TAF;

в) непрерывной или повторяемой через короткие промежутки времени радиовещательной передачей или передачей с использованием линии передачи данных текущих регулярных наблюдений (далее – METAR) и TAF в районах с высокой интенсивностью воздушного движения.

Для этой цели должны использоваться радиовещательные передачи метеорологической информации по маршруту полета (далее – ВОЛМЕТ).

480. Передача органом обслуживания воздушного движения информации о неуправляемых аэростатах передается на борт воздушных судов с применением одного или нескольких способов, указанных в пункте 471 настоящего Положения.

481. На последних стадиях полета в пределах конечного участка захода на посадку или при других затруднительных обстоятельствах воздушные суда могут не подтверждать прием направленных передач.

482. Между смежными органами ОВД, обеспечивающими полетно-информационное обслуживание, осуществляется координация действий в отношении полетов.

483. В целях обеспечения непрерывного полетно-информационного обслуживания воздушных судов, при координации действий передается информация о полете:

- а) пункты текущего плана полета;
- б) время, когда в последний раз велась связь с воздушным судном.

Эта информация передается смежному органу ОВД, ответственному за полетно-информационное обслуживание в следующем районе полетной информации, до входа воздушного судна в район полетной информации.

484. При оперативном полетно-информационном обслуживании (далее – OFIS) радиовещательные передачи должны содержать объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах по различным этапам полета и передаются по каналам ВЧ и ОВЧ диапазона.

Сообщения АТИС передаются по каналам ОВЧ диапазона, сообщения ВОЛМЕТ – в ОВЧ и ВЧ диапазонах.

485. Скорость передачи сообщения не должна ухудшать качество приема, а продолжительность передачи не должна превышать 5 минут.

486. Сообщения должны подготавливаться и распространяться органом полетно-информационного обслуживания. Каждое сообщение по аэродрому содержит название аэродрома, к которому относится информация.

487. Включаемая в радиовещательную передачу информация должна обновляться немедленно, если происходит существенное ее изменение.

488. В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании, должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

- а) информация о погоде на маршруте;
- б) информация об особых явлениях погоды на маршруте передается по имеющейся форме SIGMET;
- в) информация по аэродрому, в том числе:
  - 1) название аэродрома;
  - 2) время наблюдения;
  - 3) важная оперативная информация;
  - 4) направление и скорость приземного ветра;

5) видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП;

6) текущая погода;

7) облачность ниже 1500 м (5000 футов) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная, вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

8) прогноз по аэродрому.

489. В сообщения, входящие в ОВЧ – радиовещательные передачи, при оперативном полетно-информационном обслуживании должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

а) название аэродрома;

б) время наблюдения;

в) используемая для посадки ВПП;

г) особые условия на поверхности ВПП и коэффициент сцепления;

д) изменения эксплуатационного состояния навигационных средств;

е) при необходимости задержка в зоне ожидания;

ж) направление и скорость приземного ветра;

з) видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП;

и) текущая погода;

к) облачность ниже 1500 м (5000 футов) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

л) температура воздуха;

м) температура точки росы;

н) данные для установки высотомера;

о) дополнительная информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов и при необходимости о сдвиге ветра;

п) прогноз для посадки, когда он имеется;

р) уведомление о текущих сообщениях SIGMET.

490. В тех случаях, когда план полета воздушного судна (уведомление об использовании воздушного пространства) был активизирован, экипаж воздушного судна обязан не позднее 30 минут после планируемого времени прибытия отменить указать новое время прибытия или закрыть план полета. Активизация, отмена, изменение и закрытие плана полета воздушного судна производится любым доступным способом, включая сообщение с борта воздушного судна, сеть Интернет либо с использованием телефонной сети связи общего пользования. При посадке на контролируемый аэродром закрытие плана полета осуществляется органом ОВД, предоставляющим диспетчерское обслуживание на данном аэродроме.

491. Воздушные суда, оборудованные средствами двусторонней радиосвязи, передают донесение в период между 20 и 40 минутами после времени последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса для доклада о том, что полет проходит в соответствии с планом; такое донесение включает

государственный и (или) регистрационный опознавательный знак воздушного судна и слова («полет проходит нормально») или сигнал QRU (ЩРУ).

492. Сообщение, содержащее фразу «полет проходит нормально», передается по каналу двусторонней связи соответствующему органу обслуживания воздушного движения.

493. При нахождении воздушного судна в аварийных условиях, или при получении с борта воздушного судна сообщения о наличии минимального запаса топлива, или в любой другой ситуации, когда безопасность полета воздушного судна не гарантируется, информация о типе аварийной ситуации и обстоятельствах, в которых находится воздушное судно, передающим органом ОВД сообщается принимающему органу или любому другому органу ОВД, который может иметь отношение к данному полету, и соответствующим координационным центрам поиска и спасания.

494. При проведении длительной поисково-спасательной операции, по согласованию с Главным авиационным координационным центром поиска и спасания, издается сообщение NOTAM с указанием боковых и вертикальных границ района проведения поисково-спасательных операций для предупреждения воздушных судов, не занятых в выполнении поисково-спасательных операций и не контролируемых диспетчерской службой, о том, чтобы они не заходили в такие районы без разрешения соответствующего органа ОВД.

495. В случае отсутствия от воздушного судна доклада «полет проходит нормально», после наступления запланированного или расчетного времени представления донесения орган ОВД в течение периода времени продолжительностью 30 минут принимает меры для получения такого донесения, чтобы в случае необходимости применить положения, касающиеся «стадии неопределенности».

496. При отсутствии уверенности в местоположении воздушного судна, выполняющего полет через несколько районов полетной информации или диспетчерских районов, координацию аварийного оповещения осуществляет орган ОВД района полетной информации и диспетчерского района:

а) в пределах которого воздушное судно выполняло полет во время последнего выхода на связь «воздух – земля»;

б) в который данное воздушное судно собиралось войти в момент последнего выхода на связь «воздух – земля», находясь на границе двух районов полетной информации или диспетчерских районов, или вблизи нее;

в) в пределах которого расположен пункт промежуточной посадки или назначения данного воздушного судна:

1) если воздушное судно не оснащено соответствующим оборудованием двусторонней радиосвязи;

2) если не было обязано передавать донесения о местоположении.

497. Орган, который является ответственным за аварийное оповещение:

а) кроме уведомления, связанного с ним координационного центра поиска и спасания, уведомляет о введении аварийной стадии или стадий органы,

обеспечивающие аварийное оповещение в других соответствующих районах полетной информации или диспетчерских районах;

б) используя все надлежащие средства, в том числе средства связи, просит эти органы оказать помощь в поисках любой полезной информации о воздушном судне, которое, как предполагается, находится в аварийном положении;

в) собирает информацию, накопленную на каждой аварийной стадии, и после проведения необходимых уточнений передает ее в координационный центр поиска и спасания;

г) в соответствии с обстоятельствами объявляет об отмене аварийного положения.

498. До объявления стадии бедствия орган обслуживания воздушного движения, ответственный за аварийное оповещение, должен получить необходимую ему информацию о воздушном судне, которая отсутствовала на момент передачи уведомления координационному центру, уделив особое внимание аварийным частотам, которые могут быть использованы оставшимися в живых и которые указываются в графе 19 плана полета, но которые обычно не передаются.

## 9. Аварийное оповещение

499. Аварийным оповещением обеспечиваются:

а) все воздушные суда, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием;

б) воздушные суда, представившие план полета, и по возможности все другие воздушные суда, известные органам обслуживания воздушного движения из других источников;

в) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

500. Центры полетной информации и органы районного диспетчерского обслуживания являются главными пунктами для сбора всей полетной информации, относящейся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации соответствующему координационному центру поиска и спасания.

501. При возникновении аварийной ситуации с воздушным судном, находящимся под управлением органа диспетчерского обслуживания подхода или органа аэродромного диспетчерского обслуживания, данный орган ОВД немедленно уведомляет об этом соответствующий орган районного диспетчерского обслуживания, который, в свою очередь, уведомляет координационный центр поиска и спасания.

502. В отдельных случаях, когда это безотлагательно требуется в связи с создавшейся обстановкой, соответствующий диспетчерский пункт аэродрома или диспетчерский пункт подхода сначала оповещает все соответствующие местные аварийно-спасательные службы, которые могут оказать необходимую

немедленную помощь, а затем принимает другие необходимые меры для введения их в действие.

503. Органы ОВД, за исключением случаев, указанных в пункте 510 настоящего Положения, немедленно уведомляют координационные центры поиска о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения:

а) за исключением случаев, когда не имеется никаких сомнений относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, стадия неопределенности характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

1) от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 минут после того времени, когда должно было быть получено сообщение, либо после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном, в зависимости от того, что наступает раньше;

2) воздушное судно не прибывает в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, сообщенного им в последней передаче или рассчитанного органами обслуживания воздушного движения, в зависимости от того, какое из них позднее;

б) за исключением случаев, когда имеются данные, устраняющие опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, стадия тревоги характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

1) после наступления стадии неопределенности и при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне;

2) воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии пяти минут после расчетного времени посадки, и связь с данным воздушным судном вновь не установлена;

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна вынужденная посадка;

4) известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства;

в) за исключением тех случаев, когда имеется обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь, стадия бедствия характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

1) после наступления стадии тревоги дополнительные безуспешные попытки установить связь с воздушным судном и безрезультатные запросы в более широком масштабе указывают на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

2) считается, что запас топлива на борту израсходован или недостаточен для достижения безопасного места;

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка;

4) получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку.

504. Уведомление содержит следующую имеющуюся информацию в указанном порядке:

- а) аварийная стадия;
- б) орган, распространяющий аварийное оповещение;
- в) характер аварийной обстановки;
- г) существенная информация из плана полета;
- д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованная частота;
- е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего;
- ж) окраска и отличительная маркировка воздушного судна;
- з) любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление;
- и) другие относящиеся к событию сведения.

505. После получения уведомления координационный центр поиска и спасания обеспечивает получение дополнительной информации от собственника воздушного судна и перевозчика, уточняет стадии аварийного положения или отмену действий по аварийному оповещению.

506. Кроме уведомления, указанного в пункте 510 настоящего Положения, координационному центру незамедлительно передается любая дополнительная поступающая полезная информация, особенно об изменении аварийных стадий, или информация об отмене аварийной обстановки.

507. Органы обслуживания воздушного движения используют все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении, и для запроса сведений об этом воздушном судне.

508. В случае уверенности или при предположении, что воздушное судно находится в аварийном положении, маршрут его полета органом ОВД прокладывается на карте для определения вероятного последующего местоположения этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения.

509. На карте также прокладываются маршруты полетов других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного последующего местоположения и максимальной продолжительности полета.

510. В том случае, когда районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии



неопределенности или в стадии тревоги, он, когда это практически возможно, сообщает об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

511. Если воздушное судно находится в стадии бедствия, координационный центр спасания необходимо в соответствии с пунктом 503 настоящего Положения уведомлять немедленно.

512. Вся информация, направляемая районным диспетчерским центром или центром полетной информации, направляемая координационному центру поиска и спасания, при наличии практической возможности незамедлительно передается также эксплуатанту.

513. Орган ОВД, установивший, что воздушное судно находится в аварийном положении, по возможности в кратчайшие сроки информирует другие воздушные суда, находящиеся вблизи этого воздушного судна, о характере его аварийного положения, за исключением случаев, когда орган ОВД знает или предполагает, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства.

#### 10. Координация в процессе обслуживания воздушного движения

514. Координация и передача управления полетом между последовательно расположенными органами ОВД и диспетчерскими секторами осуществляется посредством диалога, состоящего из следующих этапов:

а) уведомление о полете в целях подготовки к координации по мере необходимости;

б) координация условий передачи обслуживания воздушного движения передающим органом ОВД;

в) координация по мере необходимости и принятие условий передачи обслуживания воздушного движения принимающим органом ОВД;

г) передача обслуживания воздушного движения принимающему органу ОВД или диспетчерскому сектору.

515. Органам ОВД следует устанавливать и применять стандартные правила координации и передачи управления полетом, чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

Такие правила координации включают следующие элементы:

а) определение районов ответственности и общих интересов, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;

б) любой вид делегирования ответственности за обслуживание воздушного движения;

в) правила обмена планами полетов и диспетчерскими данными, включая использование сообщений по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и (или) речевых средств связи;

г) средства связи;

д) требования и правила в отношении запросов утверждения;

е) основные точки, эшелоны или время передачи управления, связи;

ж) условия передачи и принятия управления, такие как установленные высоты/эшелоны полета, конкретные минимумы или интервалы эшелонирования, устанавливаемые в момент передачи управления, и использование автоматизированных средств;

з) правила координации при использовании систем наблюдения ОВД;

и) правила присвоения кодов вторичного обзорного радиолокатора;

к) правила для вылетающих воздушных судов;

л) установленные контрольные точки ожидания и правила для прибывающих воздушных судов;

м) применяемые правила на случай непредвиденных обстоятельств;

н) любые другие положения или информация, касающиеся координации и передачи управления полетами.

516. Координация и передача ОВД между смежными органами районного диспетчерского обслуживания осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.

517. При возникновении особых случаев в полете и (или) полете воздушного судна в особых условиях в сообщении, касающемся координации, включается информация об условиях, в которых находится воздушное судно.

518. Орган диспетчерского обслуживания подхода представляет органу районного диспетчерского обслуживания информацию:

а) используемая(ые) ВПП и схема захода на посадку, если отличаются от записанной в АТИС информации;

б) нижний свободный эшелон в зоне ожидания, который может использовать орган районного диспетчерского обслуживания (при необходимости);

в) временной интервал (или интервал продольного эшелонирования) между прибывающими воздушными судами (при необходимости);

г) опознавательный индекс воздушного судна;

д) аэродром первой посадки;

е) литер рейса;

ж) номер коридора;

з) эшелон, высота и расчетное время пролета рубежа передачи обслуживания воздушного движения;

и) эшелон (высота) полета по трассе;

к) информация о задерживающихся воздушных судах (при необходимости);

л) информация об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности органа районного диспетчерского обслуживания.

519. Орган районного диспетчерского обслуживания представляет органу диспетчерского обслуживания подхода информацию:

а) номер коридора;

б) эшелон (высота) и расчетное время пролета рубежа передачи обслуживания воздушного движения;

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) аэродром посадки;

е) расчетное время прилета;

ж) предполагаемое время задержки вылетов воздушных судов в связи с перегрузкой воздушного пространства и (или) превышением пропускной способности органа районного диспетчерского обслуживания.

520. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания представляет органу диспетчерского обслуживания подхода информацию:

а) аэродром первой посадки;

б) время вылета;

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) эшелон (высота) полета по трассе;

е) при необходимости информация о том, что воздушное судно, первым заходящее на посадку, установило связь с органом аэродромного диспетчерского обслуживания, контролируется им и отсутствуют причины, по которым посадка не может быть выполнена;

ж) информация о задерживающихся или перенесенных рейсах;

з) информация об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности диспетчерского органа подхода.

521. Орган диспетчерского обслуживания подхода предоставляет органу аэродромного диспетчерского обслуживания следующие данные, относящиеся к контролируемому движению:

а) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

б) литер рейса;

в) информация о расчетном времени и предлагаемом эшелоне полета прибывающего воздушного судна над аэродромом;

г) предлагаемое время задержки вылетающих воздушных судов из-за чрезмерной плотности движения.

522. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД осуществляется в соответствии с технологиями работы.

## 11. Аварийное положение, опасные ситуации и отказы оборудования, непредвиденные ситуации при обслуживании воздушного движения

523. В том случае, когда воздушное судно находится или предполагается, что оно находится в аварийном положении любого типа, диспетчер оказывает ему всяческую помощь, и в зависимости от ситуации могут быть использованы различные правила, предписываемые в настоящем разделе.

524. За ходом полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении, осуществляется контроль и по мере возможности слежение по индикатору воздушной обстановки до тех пор, пока воздушное судно не выйдет за пределы зоны действия системы наблюдения ОВД, и информация о местоположении предоставляется всем органам обслуживания воздушного движения, которые могут оказать помощь этому воздушному судну. В соответствующих случаях осуществляется также передача управления соседним секторам.

525. Если пилоту воздушного судна, на борту которого возникло аварийное положение, было ранее дано указание выбрать конкретный код приемоответчика и (или) аварийный режим АЗН-В, обычно этот код/режим продолжает использоваться, за исключением тех случаев, когда в особых обстоятельствах пилот принимает иное решение или ему даны иные указания. В том случае, когда органом ОВД не было дано каких-либо указаний об установлении кода или аварийного режима, пилот устанавливает на приемоответчике режима А код 7700 и (или) соответствующий аварийный режим АЗН-В.

526. Во всех случаях, когда на индикаторе воздушной обстановки наблюдается сигнал тревоги АЗН-В, оповещающий о возникновении аварийного положения общего характера, и отсутствует указание на код вторичного обзорного радиолокатора, выбранный пилотом, диспетчер производит следующие действия:

а) пытается установить связь с воздушным судном, с тем чтобы проверить характер аварийной ситуации;

б) пытается убедиться, что воздушное судно может принимать передачи органа управления воздушным движением путем направления ему просьбы выполнить указанный маневр, который можно наблюдать с помощью АЗН-В.

527. При работе в аварийной обстановке органы ОВД осуществляют полную и всеобъемлющую координацию действий, а персонал в своих действиях исходит из предполагаемой тенденции развития событий.

528. В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной обстановке, органу ОВД следует предпринять следующие действия:

а) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена экипажем или неизвестна;

б) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;

в) заручиться поддержкой любого другого органа ОВД или других служб, которые в состоянии оказать помощь воздушному судну;

г) предоставить экипажу любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например, данные о подходящих аэродромах, безопасные высоты полета, метеорологическую информацию;

д) получить от эксплуатанта или экипажа следующую информацию, которая может иметь отношение к данному случаю: количество людей на борту, количество оставшегося топлива, возможное наличие опасных веществ и их характер;

е) произвести соответствующие уведомления.

529. Информация, указанная в подпункте д) пункта 528 настоящего Положения, должна запрашиваться у экипажа только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников и будет ограничиваться важной информацией.

530. По мере возможности следует избегать изменения радиочастот и кода вторичного обзорного радиолокатора. Это следует делать только в том случае, когда соответствующим воздушным судам может быть предоставлено более совершенное обслуживание. Следует ограничить до минимума указания по маневрированию воздушным судам с отказавшими двигателями. При необходимости о сложившихся обстоятельствах следует информировать другие воздушные суда, выполняющие полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийном положении.

531. Воздушное судно, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, пользуется правом первоочередности по отношению к другим воздушным судам.

532. В том случае, когда наблюдается, что опознанное воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации между этим воздушным судном и неизвестным воздушным судном, которая может создать опасность столкновения, экипаж воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, во всех случаях, когда это осуществимо:

а) информируется о неизвестном воздушном судне и по запросу воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, либо в том случае, когда, по мнению диспетчера, этого требует обстановка, должны быть предложены действия по предотвращению столкновения;

б) уведомляется о ликвидации конфликтной ситуации.

533. Информация о воздушных судах, следующих по траектории, ведущей к возможности возникновения конфликтной ситуации, передается в следующей форме:

а) курсовой угол конфликтующего воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, отсчитываемый в градусах или по условному часовому циферблату;

б) расстояние в километрах от воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию;

в) направление, в котором следует воздушное судно, создающее конфликтную ситуацию;

г) эшелон (высота) полета или расположение воздушного судна по высоте (выше, ниже);

д) тип воздушного судна и, если неизвестно, относительная скорость воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию.

534. При потере двусторонней связи с воздушным судном диспетчер должен определить, работает ли установленный на борту этого воздушного судна радиоприемник, путем передачи ему на используемом канале указания подтвердить прием выполнением заданного маневра и отслеживания линии пути воздушного судна или путем передачи воздушному судну указания задействовать режим «Опознавание», или изменить код вторичного обзорного радиолокатора и (или) режим передачи АЗН-В.

Оборудованные приемоответчиком воздушные суда, у которых отказала радиосвязь, будут использовать приемоответчик в режиме А, установив код 7600.

Оборудованные АЗН-В воздушные суда, у которых отказала радиосвязь, могут передавать соответствующие донесения АЗН-В в аварийном и (или) срочном режиме.

535. Если указанные в пункте 534 настоящего Положения действия не приносят результатов, их повторяют на любом другом имеющемся канале, который, как предполагается, данное воздушное судно может прослушивать.

536. В обоих случаях, указанных в пунктах 534 и 535 настоящего Положения, отдаются такие указания по маневрированию, чтобы воздушное судно сохранило после выполнения полученных указаний свою линию пути, предписываемую ему текущим разрешением.

537. В случае, когда посредством предпринятия указанных в пункте 535 настоящего Положения действий установлено, что радиоприемник на борту воздушного судна функционирует, дальнейшее управление можно осуществлять, используя для подтверждения приема выдаваемых воздушному судну разрешений изменения кода ВОРЛ/режима передачи АЗН-В или передачи в режиме «ОПОЗНАВАНИЕ».

538. При полном отказе связного оборудования на воздушном судне, выполняющем или предполагающем выполнять контролируемый полет в районе и на эшелонах полета, где обеспечивается обслуживание ОВД на основе наблюдения, можно продолжать применять эшелонирование, основанное на использовании систем наблюдения ОВД. Однако если воздушное судно, на котором отказало связное оборудование, не опознано, применяется эшелонирование между опознанными воздушными судами и всеми неопознанными воздушными судами, которые наблюдаются по предполагаемому маршруту полета воздушного судна, на котором отказало связное оборудование, до тех пор, пока не станет известно или можно будет с полной уверенностью предположить, что воздушное судно, на котором отказало оборудование радиосвязи, пролетело через соответствующее воздушное пространство, выполнило посадку или проследовало далее.

539. Непредвиденные обстоятельства, связанные со связью, которые препятствуют диспетчеру установить связь с воздушным судном, находящимся под управлением, могут быть связаны либо с отказом наземного радиооборудования, отказом бортового оборудования либо непреднамеренным блокированием бортовым передатчиком диспетчерской частоты. Такие события могут иметь место в течение продолжительного времени, и поэтому необходимо предпринимать действия для устранения угрозы безопасности полета воздушного судна.

540. В случае полного отказа наземного радиооборудования, используемого для диспетчерского обслуживания, диспетчер:

а) если от воздушного судна требуется прослушивать аварийную частоту, предпринимает попытку установить радиосвязь на этой частоте;

б) незамедлительно информирует об отказе, соответственно, все соседние диспетчерские пункты (секторы);

в) сообщает смежным диспетчерским пунктам (секторам) текущие условия воздушного движения;

г) при необходимости просит смежные диспетчерские пункты (сектора) оказать содействие в обеспечении эшелонирования воздушных судов, которые могут установить с ними связь;

д) дает указание соседним диспетчерским пунктам (секторам) удерживать все воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, за пределами района ответственности конкретного диспетчерского пункта (сектора), у которого отказало оборудование, или направлять их в обход этого района до тех пор, пока не станет возможным вновь предоставлять нормальное обслуживание.

541. Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиооборудования для безопасности полетов, конкретные действия диспетчеров органов ОВД отражаются в технологиях работы на случай непредвиденных обстоятельств, которыми следует руководствоваться в случае таких отказов. Там, где это целесообразно, предполагаемые действия на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать передачу управления соседнему диспетчерскому пункту (сектору) после отказа наземного радиооборудования и до возобновления нормальных полетов с тем, чтобы быстрее обеспечить предоставление минимального уровня обслуживания.

542. В случае непреднамеренного блокирования диспетчерской частоты бортовым приемником, необходимо принять следующие дополнительные меры:

а) попытаться опознать соответствующее воздушное судно;

б) если блокирующее частоту воздушное судно опознано, следует попытаться установить связь с этим воздушным судном, например, на аварийной частоте, в соответствующих случаях – на частоте авиакомпания, эксплуатирующей данное воздушное судно, на любой ОВЧ-частоте, назначенной для использования экипажами воздушных судов для связи «воздух – воздух», или с помощью любых других средств связи, а если воздушное судно находится на земле – посредством прямого контакта;

в) если связь с соответствующим воздушным судном установлена, летному экипажу дается указание немедленно принять меры для прекращения непреднамеренных передач на соответствующей диспетчерской частоте.

543. В случае ложных и вводящих в заблуждение передач на частотах обслуживания воздушного движения, которые могут представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов, соответствующему органу ОВД следует:

а) скорректировать любые ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения, которые были переданы;

б) информировать все воздушные суда на соответствующей(их) частоте(ах) о том, что передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

в) дать указание всем воздушным судам на соответствующей(их) частоте(ах) проверить указания и разрешения до предпринятия действий;

г) при необходимости дать указание воздушным судам перейти на другую частоту;

д) по возможности информировать все соответствующие воздушные суда о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

544. Экипажи воздушных судов запрашивают у соответствующего органа ОВД разъяснения или уточнения относительно любого данного указания или разрешения, которые, по их мнению, могут быть ложными или вводящими в заблуждение.

545. В случае обнаружения передачи ложных или вводящих в заблуждение указаний или разрешений, принимаются все необходимые меры для установления передатчика и прекращения передач.

546. В случае полного отказа системы наблюдения ОВД при сохранении связи «воздух – земля», диспетчер устанавливает местоположение всех уже опознанных воздушных судов, предпринимает необходимые действия по обеспечению процедурного эшелонирования между воздушными судами и, если необходимо, ограничивает число воздушных судов, которым разрешено войти в данный район.

547. В качестве чрезвычайной меры можно временно прибегнуть к использованию эшелонов полета, разделенных интервалом, равным половине применяемого минимума вертикального эшелонирования, если немедленно обеспечить стандартное процедурное эшелонирование не представляется возможным.

548. Как только орган ОВД узнает об отклонившемся от курса воздушном судне, он предпринимает все изложенные в пунктах 549 и 550 настоящего Положения необходимые меры по оказанию этому воздушному судну помощи для обеспечения безопасности его полета.

Навигационное содействие, оказываемое органам ОВД, является особенно важным, если стало известно о том, что в результате отклонения от курса воздушное судно входит или готово войти в зону, где существует риск перехвата или другая угроза его безопасности.

549. Если местоположение воздушного судна неизвестно, орган обслуживания воздушного движения:

а) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с воздушным судном, если такая связь еще не установлена;

б) использует все имеющиеся средства для определения его местоположения;

в) информирует другие органы ОВД, в район которых воздушное судно, возможно, вошло или может войти в результате отклонения от курса, принимая во внимание все факторы, которые могут повлиять на управление полетом воздушного судна в данных условиях;

г) информирует в соответствии с согласованными на местах правилами соответствующие военные органы и предоставляет им соответствующий план полета и другие сведения относительно отклонившегося от курса воздушного судна;



д) обращается с просьбой в органы, о которых говорилось в подпунктах в) и г) настоящего пункта, и к другим воздушным судам, находящимся в полете, оказать всяческое содействие в установлении связи с воздушным судном и определении его местоположения.

Требования в подпунктах г) и д) настоящего пункта относятся также к органам ОВД, информированным в соответствии с подпунктом в) настоящего пункта.

550. Когда местоположение воздушного судна установлено, орган обслуживания воздушного движения:

а) сообщает воздушному судну о его местоположении и корректирующих действиях, которые должны быть предприняты;

б) при необходимости предоставляет другим органам ОВД и соответствующим военным органам подходящую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных этому воздушному судну рекомендациях.

551. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он стремится установить принадлежность этого воздушного судна во всех случаях, когда это необходимо для обеспечения обслуживания воздушного движения или требуется соответствующими военными полномочными органами на основании согласованных на местах правил. В этих целях орган обслуживания воздушного движения принимает те из указанных мер, которые в данных условиях являются подходящими:

а) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;

б) запрашивает об этом полете другие органы ОВД и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

в) запрашивает об этом полете органы ОВД, обслуживающие смежные районы, и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

г) предпринимает попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

552. Как только принадлежность воздушного судна установлена, орган обслуживания воздушного движения при необходимости информирует об этом орган ПВО.

553. Если орган ОВД считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства, руководящий орган Единой системы немедленно информируется об этом в соответствии с установленными местными процедурами.

554. Одно воздушное судно может рассматриваться одновременно как «отклонившееся от курса воздушное судно» одним органом и как «неопознанное воздушное судно» другим органом.

Отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может рассматриваться в качестве ставшего объектом незаконного вмешательства.

555. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что в районе его ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных мер, которые в данных условиях являются подходящими:

а) предпринимает попытки установить с перехватываемым воздушным судном двустороннюю связь, используя все имеющиеся средства, в том числе аварийную частоту, если такая связь еще не установлена;

б) информирует пилота перехватываемого воздушного судна о перехвате;

в) устанавливает контакт с органом управления перехватом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, и обеспечивает его имеющейся информацией относительно данного воздушного судна;

г) ретранслирует по мере необходимости сообщения между перехватываемым воздушным судном или органом управления перехватом и перехватываемым воздушным судном;

д) в тесном взаимодействии с органом управления перехватом предпринимает все необходимые меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна;

е) информирует органы ОВД, обслуживающие соседние районы, если в результате отклонения от курса воздушное судно вышло за пределы или вошло в пределы соседних районов (зон) ответственности.

556. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что вне пределов его района ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из изложенных ниже мер, которые являются подходящими в данных условиях:

а) информирует орган ОВД, обслуживающий воздушное пространство, в котором осуществляется перехват, обеспечивая этот орган имеющейся информацией, которая будет способствовать опознаванию этого воздушного судна, и просит его предпринять действия в соответствии с положениями пункта 555 настоящего Положения;

б) ретранслирует сообщения между перехватываемым воздушным судном и соответствующим органом ОВД, органом управления перехватом или перехватываемым воздушным судном.

557. Воздушному судну в аварийной обстановке или в других нештатных ситуациях может потребоваться слить топливо, с тем чтобы уменьшить максимальный посадочный вес для выполнения безопасной посадки.

558. Если воздушному судну, выполняющему полет в контролируемом воздушном пространстве, требуется слить топливо, летный экипаж информирует об этом орган ОВД. В этом случае органу ОВД следует согласовывать с летным экипажем следующее:

а) маршрут полета, который, по возможности, должен проходить в стороне от крупных городов и поселков, желательно над водным пространством и в стороне от районов, где имеют место или ожидаются грозы;

б) подлежащий использованию эшелон, который должен быть не менее 1800 м (6000 футов);

в) продолжительность слива топлива.

559. Другие известные воздушные суда должны быть удалены от воздушного судна, сливающего топливо:

а) по крайней мере на 19 км по горизонтали, но не позади воздушного судна, сливающего топливо;

б) вертикальное эшелонирование в случае нахождения позади воздушного судна, сливающего топливо, в течение 15 минут полетного времени или на расстоянии 93 км:

1) по крайней мере 300 м (1000 футов) при нахождении выше воздушного судна, сливающего топливо;

2) по крайней мере 900 м (3000 футов) при нахождении ниже воздушного судна, сливающего топливо.

560. Неконтролируемым воздушным судам на соответствующих частотах передается предупреждение оставаться за пределами соответствующего района. Соседние органы ОВД и диспетчерские сектора должны быть информированы об осуществлении слива топлива и передать на соответствующих частотах надлежащие предупреждения другим воздушным судам оставаться за пределами соответствующего района.

561. После завершения слива топлива соседние органы ОВД и диспетчерские сектора следует информировать о возможности возобновления обычного обслуживания.

562. При поступлении с борта воздушного судна сообщения о получении рекомендации бортовой системой предупреждения столкновений по разрешению угрозы столкновения (далее – RA) орган ОВД не должен предпринимать попыток изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока экипаж воздушного судна не сообщит о разрешении конфликтной ситуации.

563. Как только воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение или указание в связи с выполнением им RA или пилот сообщает о RA, с диспетчера УВД снимаются задачи за обеспечение эшелонирования между данным воздушным судном и другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием, начатым в соответствии с RA. На диспетчера УВД вновь возлагается выполнение задач по обеспечению эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, когда:

а) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением;

б) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается экипажем воздушного судна.

564. В том случае, если в аварийной ситуации не представляется возможным дать указания, обеспечивающие возможность выдерживания применяемого интервала горизонтального эшелонирования, может использоваться аварийное эшелонирование, соответствующее половине применяемого минимума вертикального эшелонирования, который составляет 150 м (500 фут) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), и 300 м (1000 фут) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

565. При применении аварийного эшелонирования соответствующие летные экипажи информируются о его применении и фактическом используемом минимуме. Кроме того, всем соответствующим летным экипажам предоставляется информация об основном движении.

566. В случае получения сообщения или прогноза о появлении облака вулканического пепла в воздушном пространстве, за которое несет ответственность орган ОВД, диспетчеру следует принять следующие меры:

а) немедленно передать соответствующую информацию летным экипажам воздушных судов, которых это может затрагивать, с тем чтобы они имели сведения о текущем и прогнозируемом местоположении облака пепла и затрагиваемых эшелонах полета;

б) удовлетворить по мере возможности запрос летного экипажа на изменение маршрута или изменение эшелона;

в) рекомендовать изменить маршрут по запросу летного экипажа или, когда это считает необходимым диспетчер, с тем чтобы обойти или покинуть районы, в которых согласно донесениям появились или прогнозируются облака пепла;

г) когда это практически возможно, запросить специальное донесение с борта воздушного судна в случае, если маршрут полета проходит через или вблизи прогнозируемого облака пепла, и передать такое специальное донесение с борта воздушного судна органу метеорологического обеспечения.

Окончательное решение относительно того, обойти ли облако пепла или пройти через него, основываясь на полученном о нем донесении или прогнозе, принимает командир воздушного судна.

567. Если летный экипаж сообщает органу ОВД о том, что воздушное судно вошло в облако вулканического пепла, то органу ОВД следует:

а) принять меры, применимые к воздушному судну, находящемуся в аварийной ситуации;

б) инициировать изменения назначенного маршрута или эшелона только по запросу пилота, или если это вызвано требованиями воздушного пространства, или условиями воздушного движения.

568. Режим радиомолчания может быть введен органом ОВД для конкретной зоны (района, сектора, направления) в случаях:

а) если интенсивность воздушного движения или обстановка не позволяют (затрудняют) осуществлять радиообмен с экипажами воздушных

судов с необходимой оперативностью, а также выдача указаний диспетчером затруднена (из-за занятости эфира, частоты);

б) если имеется необходимость постоянно иметь возможность получать доклад (информацию) от отдельных воздушных судов (особые случаи).

569. Режим радиомолчания предусматривает следующее:

а) экипаж воздушного судна, находящегося (переходящего) на определенной частоте, первым не осуществляет доклады (выходит на связь только по запросу диспетчера), за исключением воздушных судов, определенных органом ОВД, и случаев возникновения аварийной ситуации, и работает только на прием;

б) орган ОВД определяет приоритет связи с воздушными судами и первым выдает соответствующие необходимые указания (информацию);

в) указания органа ОВД относительно изменения эшелона, высоты, курса, частоты, скорости подтверждаются экипажами воздушных судов с указанием своих позывных.

570. Орган ОВД, в зоне ответственности которого действует режим радиомолчания, сообщает об этом смежным органам ОВД, а те, в свою очередь, доводят эту информацию до соответствующих экипажей воздушных судов.

571. В том случае, когда диспетчеру становится известно, что воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия и его экипажу не требуется срочной информации, а также в иных случаях после нормализации воздушной обстановки, когда отпала необходимость, орган ОВД отменяет режим радиомолчания соответствующим указанием экипажам воздушных судов и смежным органам ОВД. Далее радиообмен осуществляется в обычном порядке.

572. Орган ОВД может дать указание воздушному судну изменить в интересах безопасности тип своего радиотелефонного позывного, когда сходство между двумя или более радиотелефонными позывными воздушных судов таково, что существует вероятность возникновения путаницы.

573. Любое такое изменение типа позывного является временным и применяется только в пределах воздушного пространства, где существует вероятность путаницы.

574. Во избежание путаницы органу ОВД следует при необходимости идентифицировать воздушное судно, которому дается указание об изменении позывного, указав его местоположение и (или) эшелон полета.

575. Когда орган ОВД изменит тип радиотелефонного позывного воздушного судна, этот орган обеспечивает, чтобы данное воздушное судно вновь перешло на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета, когда оно передается другому органу ОВД, за исключением случаев, когда изменение радиотелефонного позывного координируется между двумя соответствующими органами ОВД.

576. Сообщение «МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА» информирует службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести

к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для минимального резерва.

При сообщении пилота о ситуации с минимальным запасом топлива, диспетчер незамедлительно информирует пилота о любых задержках или о том, что задержек не ожидается.

577. Во всех случаях, когда известно или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству или получено предупреждение об угрозе взрыва, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна или удовлетворяют его требования, включая просьбы о предоставлении соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, и предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах.

При этом органы ОВД:

а) передают и продолжают передавать информацию, относящуюся к безопасному производству полета, не дожидаясь ответа от воздушного судна;

б) контролируют и регистрируют ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается устойчивая связь;

в) информируют и продолжают постоянно информировать соответствующие органы ОВД, включая расположенные в соседних РПИ, которые могут иметь отношение к ходу полета;

г) уведомляют:

1) эксплуатанта или назначенного им представителя;

2) соответствующий координационный центр поиска и спасения согласно соответствующим правилам аварийного оповещения;

3) соответствующий орган противовоздушной обороны и уполномоченный орган в области государственной безопасности, а также ретранслируют соответствующие сообщения, относящиеся к обстоятельствам незаконного вмешательства, которые включают в себя как минимум первоначальные сообщения об инциденте; уточненные сообщения об имеющем место инциденте; сообщения, содержащие информацию о решениях, принятых соответствующими лицами, ответственными за принятие решений; сообщения о передаче ответственности; сообщения о принятии ответственности; сообщения о том, что объект более не вовлечен в инцидент, и сообщения о завершении инцидента.

578. В случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства, дополнительно орган ОВД:

а) находясь на прямой связи с воздушным судном, незамедлительно информирует летный экипаж об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

б) при отсутствии прямой связи с воздушным судном незамедлительно информирует летный экипаж через другие органы ОВД или по иным доступным каналам связи.

579. Орган ОВД, находящийся на связи с воздушным судном, убеждается в намерениях летного экипажа и сообщает об этих намерениях смежным органам ОВД по направлению полета воздушного судна.

580. В отношении воздушного судна принимаются незамедлительные меры, при этом исключается насколько это возможно риск для безопасности полетов других воздушных судов, а также персонала и наземных объектов на летном поле.

581. Воздушному судну, находящемуся в полете, незамедлительно выдается новое разрешение следовать до установленного пункта назначения. При первой возможности утверждается любой запрос летного экипажа на набор высоты или снижение для того, чтобы уровнять или уменьшить разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением в кабине экипажа.

582. Воздушному судну на земле дается указание как можно дальше находиться от других воздушных судов и объектов на летном поле и при необходимости освободить ВПП. В соответствии с установленными на аэродроме правилами воздушному судну дается указание вырुлить на назначенное или изолированное место стоянки. Если летный экипаж в срочном порядке осуществляет высадку пассажиров и экипажа, другие воздушные суда, транспортные средства и персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

583. Органы ОВД не дают рекомендаций или предложений летному экипажу относительно принятия действий в отношении взрывного устройства.

584. Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать, дается разрешение занять указанное изолированное место стоянки. В том случае, когда такое изолированное место стоянки не указано или если указанное место занято, воздушному судну дается разрешение занять место в пределах участка или участков, установленных оператором аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот маршрут выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

585. После того как установлено, что какое-либо воздушное судно выполняет аварийное снижение, органом ОВД немедленно предпринимаются следующие действия:

а) передача аварийного радиовещательного сообщения;

б) передача воздушным судам, затронутым данным снижением, информации о воздушном движении и (или) указаний;

в) уведомление о минимальной абсолютной высоте полета и установке высотомера в зоне выполнения полетов;

г) информирование других органов ОВД, которые могут быть затронуты данным аварийным снижением.

586. При первой практической возможности пилот воздушного судна, выполняющего аварийное снижение, предпринимает следующие действия:

а) выполняет полет в направлении, выбранном по своему усмотрению;

б) уведомляет соответствующий орган ОВД об аварийном снижении и, если это возможно, о своих намерениях;

в) устанавливает код ответчика 7700 и выбирает надлежащий аварийный режим оборудования АЗН-В и (или) АЗН-К;

г) включает наружные бортовые огни (в соответствии с существующими эксплуатационными ограничениями);

д) следит за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при ее наличии);

е) после завершения аварийного снижения согласовывает свои дальнейшие намерения с соответствующим органом ОВД.

587. Пилот воздушного судна, принимающего радиовещательное сообщение об аварийном снижении, при отсутствии конкретного указания органа ОВД о выходе из зоны или угрозе, обусловленной непосредственной опасностью, предпринимает следующие действия:

а) продолжает выполнять полет согласно текущему диспетчерскому разрешению и вести прослушивание используемой частоты для получения любых дополнительных указаний органа ОВД;

б) следит за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при ее наличии).

## 12. Обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения

588. Для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения (далее – безопасность полетов) поставщик аэронавигационного обслуживания утверждает системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) для органов ОВД, находящихся в ее юрисдикции.

589. Целями управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения являются:

а) соблюдение установленного приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения;

б) внедрение при необходимости изменений в систему обслуживания воздушного движения, нацеленных на повышение уровня безопасности полетов.



590. Система управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения должна предусматривать:

а) контроль за уровнями безопасности полетов и выявление любых неблагоприятных тенденций;

б) анализ деятельности органов ОВД, связанный с безопасностью полетов;

в) оценку безопасности полетов в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства, внедрением новых систем оборудования или средств и в связи с введением новых или измененных правил обслуживания воздушного движения;

г) механизм определения необходимости введения мер повышения безопасности полетов.

591. Деятельность в рамках СУБП при обслуживании воздушного движения должна документироваться.

592. Сбор информации о фактических или потенциально опасных для безопасности полетов ситуациях или недостатках, связанных с обслуживанием воздушного движения, осуществляется при помощи обязательной и добровольной (конфиденциальной) систем сообщений.

593. Информация, связанная с безопасностью полетов, включая отчеты об инцидентах, систематически рассматривается структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления отрицательных тенденций.

594. Информация об отказах и ухудшении характеристик систем и оборудования связи, наблюдения и других систем, имеющих важное значение для безопасности полетов, систематически анализируются структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления тенденций, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

595. Анализ безопасности полетов в органах ОВД должен осуществляться на регулярной и систематической основе квалифицированными специалистами, прошедшими подготовку, имеющими опыт, навыки и полное представление о соответствующих стандартах и рекомендуемой практики ИКАО, правилах аэронавигационного обслуживания, практики безопасной эксплуатации, аспектах человеческого фактора и нормативных правовых актах по обслуживанию воздушного движения в Приднестровской Молдавской Республике.

596. Анализу безопасности полетов в органах ОВД должны подвергаться как минимум следующие вопросы:

а) вопросы регламентации для обеспечения того, чтобы:

1) руководства, технологии, инструкции, связанные с деятельностью по обслуживанию воздушного движения, и процедуры координации были полными, отвечающими требованиям и актуальными;

2) структура маршрутов обслуживания воздушного движения (маршрут ОВД) в соответствующих случаях предусматривала надлежащее разделение маршрутов и пункты пересечения маршрутов ОВД, расположенные таким

образом, чтобы свести к минимуму необходимость вмешательства диспетчера и координации действий в рамках органа ОВД и между органами ОВД;

3) минимумы эшелонирования, используемые в данном воздушном пространстве или на соответствующем аэродроме, были приемлемыми, и при этом соблюдались все положения, применимые к этим минимумам;

4) в соответствующих случаях осуществлялся адекватный контроль площади маневрирования и были внедрены правила и меры, нацеленные на сведение к минимуму потенциальной опасности непреднамеренного выезда на ВПП. Такой контроль может осуществляться визуально или с помощью системы наблюдения ОВД;

5) были внедрены соответствующие процедуры эксплуатации аэродромов в условиях ограниченной видимости;

6) объемы движения и соответствующая рабочая нагрузка на диспетчеров не превышали установленных уровней безопасности полетов, и, когда это необходимо, применялись правила регулирования объема движения;

7) правила на случай отказа или ухудшения характеристик систем наблюдения ОВД, включая системы связи, применялись на практике и обеспечивали приемлемый уровень безопасности полетов;

8) вводились правила представления отчетов об инцидентах и других событиях, имеющих отношение к безопасности полетов, поощрялось представление отчетов об инцидентах и проводился анализ таких отчетов с целью определения необходимости предпринятия соответствующих действий для устранения недостатков;

б) эксплуатационные и технические вопросы для обеспечения того, чтобы:

1) рабочие условия соответствовали установленным уровням температуры, влажности, вентиляции, шума окружающего освещения и отрицательно не сказывались на работоспособности диспетчера;

2) автоматизированные системы формировали и отображали план полета, данные управления и координации своевременно, точно и легко распознаваемым образом, а также с учетом аспектов человеческого фактора;

3) оборудование, включая устройства ввода/вывода автоматизированных систем, были спроектированы и размещены на рабочем месте в соответствии с принципами эргономики;

4) системы связи, навигации, наблюдения и другие системы и оборудование, имеющие важное значение для безопасности полетов:

а) регулярно проверялись в штатных эксплуатационных условиях;

б) отвечали установленным требуемым уровням надежности и готовности;

в) обеспечивали своевременное и надлежащее выявление и предупреждение об отказах и ухудшениях характеристик систем;

г) сопровождалась документацией о последствиях отказа и ухудшения характеристик системы, подсистемы и оборудования;

д) предусматривали меры контроля вероятности отказов и ухудшения характеристик;

е) предусматривали надлежащие резервные средства и (или) правила в случае отказа или ухудшения характеристик работы системы;

5) велась и постоянно анализировалась документация по регистрации эксплуатационного состояния систем и оборудования;

в) вопросы выдачи свидетельств и подготовки персонала для обеспечения того, чтобы:

1) диспетчеры были надлежащим образом подготовлены и имели соответствующие свидетельства с действующими квалификационными отметками;

2) уровень компетентности диспетчера поддерживался посредством прохождения надлежащей и отвечающей требованиям подготовки, повышения квалификации, переподготовки, включая приобретение навыков предпринятия действий в аварийной обстановке и пилотирования воздушного судна в условиях отказа или ухудшения работы средств и систем;

3) диспетчеры органа ОВД или диспетчерского пункта (сектора), укомплектованного группой специалистов, имели соответствующую и надлежащую подготовку для обеспечения эффективной работы в коллективе;

4) внедрение новых или измененных правил, а также новых или усовершенствованных систем связи, наблюдения и других важных для безопасности полетов систем и оборудования осуществлялось наряду с соответствующей подготовкой и инструктажем;

5) диспетчер обладал удовлетворительными знаниями английского языка для предоставления обслуживания воздушного движения воздушным судам, выполняющим международные полеты;

б) использовалась установленная фразеология.

597. Оценка безопасности полетов проводится в связи с предложениями в отношении существенной реорганизации воздушного пространства, значительных изменений правил предоставления обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме и внедрения нового оборудования, систем или средств как минимум в следующих случаях:

а) сокращенный минимум эшелонирования, подлежащий применению в воздушном пространстве или на аэродроме;

б) новые эксплуатационные правила, включая процедуры обслуживания воздушного движения, подлежащие применению в воздушном пространстве или на аэродроме;

в) реорганизация структуры маршрутов обслуживания воздушного движения;

г) ресекторизация воздушного пространства;

д) физические изменения конфигурации ВПП и (или) рулежных дорожек на аэродроме;

е) внедрение новых систем или оборудования связи, наблюдения и других имеющих важное значение для безопасности полетов систем и оборудования, в том числе обеспечивающих новые функции и (или) возможности.

598. Изменения должны внедряться только в том случае, если результаты оценки свидетельствуют об обеспечении приемлемого уровня безопасности полетов.

599. При оценке безопасности полетов учитываются все факторы, которые считаются важными с точки зрения безопасности полетов, включая:

а) типы воздушных судов и их летно-технические характеристики, включая навигационные возможности;

б) плотность и распределение воздушного движения;

в) сложность воздушного пространства, структуру маршрутов обслуживания воздушного движения и классификацию воздушного пространства;

г) конфигурацию аэродрома, включая конфигурацию ВПП, их размеры и конфигурацию рулежных дорожек;

д) тип связи «воздух – земля» и временные параметры ведения диалогов в процессе связи, включая возможность вмешательства диспетчера;

е) тип и возможности системы наблюдения, а также наличие систем, позволяющих диспетчеру осуществлять вспомогательные функции и функции предупреждения, любые особые местные метеорологические условия.

600. Любая фактическая или потенциальная опасность, связанная с предоставлением обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме, выявленная в процессе деятельности по обеспечению безопасности полетов при обслуживании воздушного движения или каким-либо другим способом, оценивается и классифицируется с точки зрения приемлемого уровня риска.

601. За исключением случаев, когда риск может быть классифицирован как приемлемый, поставщик аэронавигационного обслуживания обязан принять соответствующие меры для исключения риска или его снижения до приемлемого уровня.

602. В случае снижения уровня безопасности полетов в конкретном воздушном пространстве или на аэродроме до значений ниже приемлемого, поставщик аэронавигационного обслуживания обязан принять соответствующие корректирующие меры.

603. Принятие любых корректирующих мер должно сопровождаться оценкой их эффективности с точки зрения исключения или уменьшения риска.