

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**
3 октября 2024 г. № 92

**Об утверждении Авиационных правил
по обслуживанию воздушного движения
в гражданской авиации**

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь и подпункта 5.9 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. № 985, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Авиационные правила по обслуживанию воздушного движения в гражданской авиации (прилагаются).

2. Признать утратившими силу:

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 июня 2009 г. № 56 «Об утверждении авиационных правил «Организация воздушного движения»;

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 ноября 2012 г. № 55 «О внесении изменений и дополнений в авиационные правила «Организация воздушного движения»;

пункт 2 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 июля 2013 г. № 26 «О внесении изменений и дополнений в некоторые авиационные правила»;

пункт 4 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 марта 2015 г. № 6 «Об утверждении авиационных правил и внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»;

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 августа 2016 г. № 30-П «О внесении изменений и дополнений в авиационные правила «Организация воздушного движения»;

пункт 2 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 августа 2017 г. № 29 «Об утверждении авиационных правил «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам» и внесении дополнений и изменений в некоторые постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»;

подпункт 1.2 пункта 1 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 1 апреля 2019 г. № 19 «Об изменении постановлений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по вопросам организации воздушного движения».

3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Заместитель Министра

С.С.Дубина

СОГЛАСОВАНО

Министерство обороны
Республики Беларусь

Министерство иностранных дел
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
03.10.2024 № 92

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

по обслуживанию воздушного движения в гражданской авиации

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Авиационные правила разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Республики Беларусь, Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. № 1471, стандартами и рекомендуемой практикой, изложенными в Приложении 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в г. Чикаго (далее – Чикагская конвенция), и Дос 4444 «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения».

2. Настоящие Авиационные правила регулируют отношения по обслуживанию воздушного движения в гражданской авиации – полетно-информационному и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, а также аварийному оповещению, применяемому в соответствующих случаях.

3. В настоящих Авиационных правилах применяются термины и их определения в значениях, установленных в Воздушном кодексе Республики Беларусь, Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

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

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

аварийное положение – состояние, при котором возможности авиационного персонала, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного события;

аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

бедствие – состояние, при котором воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

брифинг – информационно-консультативное обеспечение экипажей воздушных судов предполетной аэронавигационной информацией, фактическими и ожидаемыми условиями погоды;

векторение – обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования данных средств наблюдения;

взлет – этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному типу воздушного судна;

взлетно-посадочная полоса – основная часть летной полосы аэродрома, подготовленная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов;

видимость – величина, превышающая наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне, или наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно 1000 кандел на неосвещенном фоне;

визуальные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

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

временно зарезервированная зона – воздушное пространство определенных размеров, через которое в период его использования следовать транзитом воздушным судам не допускается;

вынужденная посадка – посадка воздушного судна на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим по условиям безопасности выполнить дальнейший полет согласно плану полета;

высота абсолютная – расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

высота безопасная – минимально допустимая высота полета, гарантирующая воздушное судно от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между земной поверхностью суши и нижней границей самого низкого слоя облаков. В случаях, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, определяется вертикальная видимость;

дальность видимости на взлетно-посадочной полосе – расстояние, в пределах которого командир воздушного судна, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, может видеть маркировочные знаки на поверхности взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающие ее осевую линию. За средний уровень глаз командира воздушного судна принята высота примерно 2,5 м;

двухсторонняя связь «воздух–земля» – двухсторонняя связь между воздушным судном и станциями или пунктами на поверхности земли;

диспетчер по управлению воздушным движением – лицо из числа персонала по организации воздушного движения, выполняющее функции по организации воздушного движения на земле и в воздухе, имеющее действующее свидетельство диспетчера по управлению воздушным движением и допуск к работе на рабочем месте диспетчера обслуживания воздушного движения, по крайней мере, одного из органов диспетчерского обслуживания воздушного движения;

диспетчерская зона – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до верхнего рубежа действия в пределах установленной горизонтальной границы;

диспетчерский орган аэродрома – орган обслуживания воздушного движения, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения;

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

диспетчерское обслуживание подхода – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов;

диспетчерский пункт – орган обслуживания воздушного движения, на который возлагаются функции обслуживания воздушного движения в выделенном воздушном пространстве, а также орган, осуществляющий планирование, координирование полетов и информационно-консультативное обеспечение воздушного движения;

диспетчерское указание – директивное указание диспетчера по управлению воздушным движением, предписывающее экипажу воздушного судна выполнять конкретное действие;

запасной аэродром – аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования;

заходы на посадку по приборам – заход на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам;

заявленная пропускная способность – мера способности системы управления воздушным движением или каких-либо ее подсистем или пунктов управления предоставлять обслуживание воздушным судам в период нормальной деятельности;

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

интенсивность воздушного движения – количество воздушных судов, входящих в воздушное пространство обслуживания воздушного движения в единицу времени;

информация о движении – информация, исходящая от органа обслуживания воздушного движения для предупреждения командира воздушного судна о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая командиру воздушного судна предотвратить столкновение;

информация AIRMET – выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов на малых высотах и которые не были еще включены в прогноз, составленный для полетов на малых высотах в соответствующем районе полетно-информационного обслуживания или его части;

информация SIGMET – выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, и других явлений в атмосфере, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов;

классифицированное воздушное пространство – часть воздушного пространства, в котором, в зависимости от условий полета, предоставляются диспетчерское и (или) полетно-информационное обслуживание воздушного движения, а также аварийное оповещение;

конечный участок захода на посадку – участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ взлетно-посадочной полосы и снижение для посадки;

командир воздушного судна – гражданин, имеющий в предусмотренных законодательством случаях сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушного судна определенного типа;

конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке или точке конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если таковая предусмотрена, или в точке выхода на конечный участок захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, при прохождении которой может быть выполнена посадка или начат уход на второй круг;

контролируемая зона летного поля – часть летного поля аэродрома, предназначенная для обеспечения безопасности взлета и посадки воздушных судов, включающая в себя летную полосу, за исключением участков, находящихся на расстоянии более 120 метров от оси взлетно-посадочной полосы, концевые зоны безопасности, свободные зоны и критические зоны инструментальной системы посадки;

координационный центр поиска и спасания – орган, обеспечивающий оказание содействия эффективной организации работы поисково-спасательной службы и координацию проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в пределах района поиска и спасания;

крейсерский эшелон – эшелон, выдерживаемый воздушным судном в течение значительной части полета;

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

местный диспетчерский пункт – диспетчерский пункт, предназначенный для предоставления полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения при полетах воздушных судов ниже эшелона перехода;

метеорологическая информация – сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающиеся фактических и прогнозируемых метеорологических условий и являющиеся частью гидрометеорологической информации;

наблюдение, основанное на характеристиках – наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения;

навигация, основанная на характеристиках, – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту обслуживания воздушного движения, полет по схеме захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве;

обледенение – отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое – при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин, умеренное – от 0,5 до 1 мм/мин, сильное – более 1 мм/мин);

опознавание – процедура, при которой отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана диспетчером по управлению воздушным движением;

организация потоков воздушного движения – комплекс мер, направленных на содействие безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности диспетчерского района (диспетчерской зоны) и соответствия фактического (ожидаемого) объема воздушного движения заявленной пропускной способности органа обслуживания воздушного движения;

орган обслуживания воздушного движения – общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, орган полетно-информационного обслуживания и пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения;

основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута обслуживания воздушного движения, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и обслуживания воздушного движения;

особый маршрут зональной навигации – маршрут зональной навигации или часть его, который может быть запланирован и использоваться воздушным судном при определенных условиях;

очередность захода на посадку – последовательность, в которой двум или более воздушным судам разрешено выполнять заход на посадку;

передающий орган (диспетчер) – орган обслуживания воздушного движения или диспетчер по управлению воздушным движением, находящийся в процессе передачи

обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного судна смежному органу обслуживания воздушного движения или диспетчеру по управлению воздушным движением по маршруту следования;

перрон – часть летного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) багажа, почтовых отправок или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон, места стоянок, площадки специального назначения, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

позывной воздушного судна – группа буквенно-цифровых знаков, используемая для опознавания воздушного судна при двухсторонней связи «воздух – земля»;

полусмешанные параллельные операции – одновременные операции на параллельных или почти параллельных оборудованных взлетно-посадочных полос с использованием одной взлетно-посадочной полосы исключительно для вылетов, а другой взлетно-посадочной полосы как для заходов на посадку, так и для вылетов;

посадочная прямая – установленная траектория движения воздушного судна на конечном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

потеря ориентировки – обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может определить свое местоположение с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания;

поток воздушного движения – перемещение воздушных судов в воздушном пространстве с обеспечением установленных норм эшелонирования и в соответствии с пропускной способностью диспетчерских районов, диспетчерских зон и диспетчерских пунктов обслуживания воздушного движения;

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

принимающий орган – последующий орган обслуживания воздушного движения или диспетчер по управлению воздушным движением, берущий на себя обслуживание воздушного судна согласно предоставляемому виду обслуживания воздушного движения;

пропускная способность – максимальное количество воздушных судов, которое может быть обслужено соответствующим органом обслуживания воздушного движения за единицу времени с учетом факторов, влияющих на рабочую нагрузку диспетчера по управлению воздушным движением;

радиовещательная передача – регулярная радиовещательная передача соответственно текущих сводок погоды и (или) прогнозов погоды по ближайшим аэродромам, которые могут быть использованы в качестве запасных, для воздушных судов, находящихся в полете, посредством непрерывной и повторяющейся речевой радиопередачи;

радиолокатор – устройство радиообнаружения, которое выдает информацию о дальности, азимуте и (или) угле места объекта;

районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах;

районный диспетчерский центр – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерском районе;

расчетное истекшее время – расчетное время, необходимое для следования от одной основной точки до другой;

расчетные данные – информация о планируемом движении воздушных судов в направлении передачи управления смежному органу обслуживания воздушного движения, включающая наименование точки (рубежа) приема/передачи управления, время и эшелон (высоту) пролета;

рейс – транспортный полет по маршрутам обслуживания воздушного движения в одном направлении от начального до конечного аэропорта (пункта), предусмотренный планом полета;

рубеж (точка) передачи управления – рубеж (точка), установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна передается от одного органа обслуживания воздушного движения (диспетчера по управлению воздушным движением) другому;

руление – движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

сборник аэронавигационной информации – выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации;

связь, основанная на характеристиках – связь, основанная на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения;

сдвиг ветра – изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие воздушные потоки;

сегмент – участок маршрута обслуживания воздушного движения при выполнении полетов в воздушном пространстве применения процедур выполнения полетов по свободным маршрутам, ограниченный двумя основными точками;

сигнал бедствия – международный радиосигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем экипажу и пассажирам угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

сигнал срочности – международный радиосигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем экипажа и пассажиров;

служба автоматической передачи информации в районе аэродрома – автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов;

спецификация требуемых характеристик наблюдения – комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления наблюдения, основанного на характеристиках;

спецификация требуемых характеристик связи – комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной на характеристиках;

средства наблюдения – общий термин, под которым в отдельности понимаются средства и системы автоматического зависимого наблюдения, первичные и вторичные радиолокаторы или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно;

стандартный маршрут вылета – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам, связывающий аэродром или определенную взлетно-посадочную полосу аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте обслуживания воздушного движения, с точкой, в которой начинается полет по маршруту;

стандартный маршрут прибытия – установленный маршрут прибытия по правилам полета по приборам, связывающий основную точку, обычно на маршруте обслуживания воздушного движения, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по правилам полета по приборам;

стандартный разворот – маневр, при котором выполняется отворот в сторону от линии заданного пути с последующим разворотом в противоположном направлении с таким расчетом, чтобы воздушное судно вышло на ту же линию заданного пути и следовало по ней в обратном направлении;

старт исполнительный – место остановки воздушного судна на взлетно-посадочной полосе перед началом разбега;

старт предварительный – установленное место остановки воздушного судна у взлетно-посадочной полосы перед выруливанием на исполнительный старт;

схема захода на посадку по приборам – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

технология работы – установленная последовательность технологических операций, выполняемых диспетчером по управлению воздушным движением, специалистом по обеспечению полетов;

точность – степень соответствия расчетного или измеренного значения истинному значению;

точный заход на посадку – заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глассаде, формируемым с помощью радиотехнических средств;

требуемые характеристики наблюдения – требования к характеристикам наблюдения, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения наблюдения и соответствующего времени передачи данных, непрерывности, готовности, целостности, точности данных наблюдения, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства;

требуемые характеристики связи – перечень требований к эксплуатационным характеристикам связи для обеспечения конкретных функций организации воздушного движения;

турбулентность – хаотическое, случайное движение воздуха, которое образуется по причине влияния термического, динамического или орографического факторов и на срезе потоков;

управление воздушным движением – диспетчерское обслуживание воздушного движения, предоставляемое в целях предотвращения столкновений: между воздушными судами; воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования; управление потоком;

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

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

эшелон (высота) деления – эшелон (высота), разделяющий по вертикали элементы структуры воздушного пространства, но не являющийся крейсерским эшелоном полета.

4. В настоящих Авиационных правилах применяются следующие обозначения и сокращения:

АДП – аэродромный диспетчерский пункт;

АЗН – автоматическое зависимое наблюдение;

АМО – аэродромный метеорологический орган;

АНВ – акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

АРП – автоматический радиопеленгатор;

АвЭС – авиационная электросвязь;

ВВС и войска ПВО – Военно-воздушные силы и войска противовоздушной обороны;

ВМУ – визуальные метеорологические условия;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВОРЛ – вторичный обзорный радиолокатор;
ВРЛ – вторичная радиолокация;
ВС – воздушное судно;
ГА – гражданская авиация;
ДПА – диспетчерский пункт аэродрома;
ДПК – диспетчерский пункт круга;
ДПП – диспетчерский пункт подхода;
ДПР – диспетчерский пункт руления;
ДЦ – диспетчерский центр;
ЕС ОрВД – Единая система организации воздушного движения;
ИВО – индикатор воздушной обстановки;
ИВП – использование воздушного пространства;
ИКАО – Международная организация ГА;
КВС – командир воздушного судна;
КЗЛП – контролируемая зона летного поля;
КЦПС – координационный центр поиска и спасания;
МВЛ – местная воздушная линия;
МДП – местный диспетчерский пункт;
МПУ – магнитный путевой угол;
ОВД – обслуживание воздушного движения;
ОВЧ – очень высокие частоты;
ОПВД – организация потоков воздушного движения;
ОрВД – организация воздушного движения;
ПВП – правила визуальных полетов;
ПИО – полетно-информационное обслуживание;
ППП – правила полетов по приборам;
ПОД – пункт обязательного донесения;
ПОРЛ – первичный обзорный радиолокатор;
РДЦ – районный ДЦ;
РМС – радиомаячная система;
РП – руководитель полетов;
РПА – РП аэродрома;
РПИ – район полетной информации;
РПР – РП района;
РПУ – рубеж (точка) передачи управления;
РТОП – радиотехническое обеспечение полетов;
СДП – стартовый диспетчерский пункт;
ССО – светосигнальное оборудование;
САИ – служба аэронавигационной информации;
СПАСОП – служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;
УВД – управление воздушным движением;
ЦЕС – центр единой системы;
ЭРТОС – эксплуатация радиотехнического оборудования и АвЭС;
ЭСТОП – электросветотехническое обеспечение полетов;
ADS-B – радиовещательное АЗН в режиме радиовещания;
AIP – Aeronautical Information Publication; сборник аэронавигационной информации;
AFTN – Aeronautical Fixed Telecommunication Network; сеть авиационной фиксированной электросвязи;
AMSL – Above Mean Sea Level; выше среднего уровня моря;
ATIS – Automatic Terminal Information Service; служба автоматической передачи информации в районе аэродрома;
CDR – Conditional Rout; особый маршрут RNAV;
CTR – Control Zone; диспетчерская зона;
DME – Distance Measuring Equipment; дальномерное оборудование;

FIR – Flight Information Region; РПИ;
FIS – Flight Information Serves; ПИО;
FL – Flight level; эшелон полета;
FMP – Flow Management Position; пост ОПВД;
FRA – Free Route Airspace; воздушное пространство выполнения полетов по свободным маршрутам;
g – значение ускорения свободного падения ($9,81 \text{ м/с}^2$);
GAT – General Air Traffic; общее воздушное движение;
GND – Ground; уровень земной поверхности;
GNSS – Global Navigation Satellite System; глобальная навигационная спутниковая система;
IF – промежуточная контрольная точка;
ILS – Instrument Landing System; инструментальная система посадки (система посадки метрового диапазона);
MLAT – Multilateration; многопозиционная система наблюдения;
MSA – Minimum Safe Altitude; минимальная безопасная абсолютная высота;
MSAW – Minimum Safe Altitude Warning; система раннего предупреждения о близости земли (снижении ниже абсолютной безопасной высоты);
MSL – Mean Sea Level; средний уровень моря;
N – Nord; северная широта;
NMOC – Network Manager Operations Centre; операционный центр сетевого менеджера;
NOTAM – Notice to Airman; извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;
OAT – Operation Air Traffic; операционное воздушное движение;
PBC – Performance Based Communication; связь, основанная на характеристиках;
PBS – Performance Based Surveillance; наблюдение, основанное на характеристиках;
RA – Resolution Advisory; рекомендация TCAS по предотвращению угрозы столкновения;
RCP – Required Communication Performance specification; спецификация требуемых характеристик связи;
RCR – Runway Condition Report; донесение о состоянии ВПП;
RNAV – Area navigation; зональная навигация;
RSP – Required Surveillance Performance specification; спецификация требуемых характеристик наблюдения;
RTS – Remote Tower System; система удаленного диспетчерского пункта;
RVR – Runway Visual Range; дальность видимости на ВПП;
RVSM – Reduced Vertical Separation Minimum; сокращенный минимум вертикального эшелонирования;
SID – Standard Instrument Departure Route; стандартный маршрут вылета;
SPECI – Special Observation; специальная метеорологическая сводка по аэродрому;
Slot – временное окно, выделяемое для вылета, входа в диспетчерский район или прибытия ВС;
STAR – Standard Arrival Route; стандартный маршрут прибытия;
STCA – Short Term Conflict Alert; краткосрочное предупреждение о конфликте;
TCAS – Traffic Collision Avoidance System; бортовая система предупреждения столкновений;
TMA – Terminal Control Area; узловый диспетчерский район;
UTC – Coordinated Universal Time; всемирное координированное время;
VHF – Very High Frequency; ОБЧ;
VOR – VHF Omni directional radio Range; радиомаяк азимутальный.

ГЛАВА 2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЧАСТЕЙ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ОВД

5. Для решения задач организации ОВД определяются те части воздушного пространства и те аэродромы, где необходимо обеспечить ОВД.

6. Потребность в ОВД определяется с учетом:

типов соответствующего воздушного движения;

интенсивности воздушного движения;

метеорологических условий;

других факторов, которые могут оказывать влияние на безопасность аэронавигации.

7. Диспетчерское обслуживание, ПИО (FIS) и аварийное оповещение представляются в пределах границ Минского РПИ (MINSK FIR) согласно приложению 1.

В воздушном пространстве Республики Беларусь ВС осуществляются полеты по правилам, установленным для GAT или OAT.

8. Для ОВД ВС, выполняющих полеты в соответствии с правилами и положениями, установленными для GAT, применяются два вида ОВД: диспетчерское и ПИО (FIS).

9. В зависимости от применяемых процедур ОВД и этапов полета ВС, выполняющих полеты по правилам и положениям, установленным для GAT, воздушное пространство организуется следующим образом:

в воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание, организуются диспетчерские районы или диспетчерские зоны;

в воздушном пространстве ниже эшелона перехода вне диспетчерских районов и диспетчерских зон устанавливается район ПИО (FIS).

10. Для целей ОВД в воздушном пространстве Минского РПИ организованы:

маршруты ОВД;

FRA;

TMA;

CTR;

район ПИО (FIS).

FRA, TMA, CTR и район ПИО (FIS) в зависимости от потребностей при ОВД допускается разделять на секторы УВД.

11. Маршруты ОВД, FRA, TMA, CTR и район ПИО (FIS) являются контролируемым воздушным пространством.

12. TMA создается в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

TMA предназначен для предоставления диспетчерского обслуживания подхода.

Размеры воздушного пространства TMA определяются в зависимости от объема воздушного движения и средств РТОП, обеспечивающих вылет, прибытие и заход на посадку ВС.

13. Для аэродромов с высокой интенсивностью воздушного движения TMA допускается разделять на TMA I и TMA II.

TMA I устанавливается для предоставления диспетчерского обслуживания подхода. TMA I допускается устанавливать от FL90 до эшелона в диапазоне FL105 – FL245.

TMA II устанавливается для предоставления диспетчерского обслуживания подхода, связанного с прибытием и вылетом ВС на аэродроме. TMA II допускается устанавливать от уровня 1300 футов (AMSL) до FL90.

При необходимости допускается устанавливать один TMA для нескольких близко расположенных аэродромов.

14. CTR устанавливается для предоставления аэродромного диспетчерского обслуживания в пределах воздушного пространства, выделяемого для взлета и захода на посадку, а также на площади маневрирования.

Вертикальные границы CTR устанавливаются от земной поверхности до 3500 футов (AMSL).

15. В вертикальной плоскости границы элементов структуры воздушного пространства и районов, зон, секторов действия органов ОВД устанавливаются на эшелонах (высотах) деления.

16. Для органов ОВД установлены границы действия органов ОВД согласно приложению 2.

ГЛАВА 3 ОРГАНЫ ОВД

17. Для предоставления диспетчерского ОВД, ПИО (FIS) и аварийного оповещения в пределах ТМА и CTR контролируемых аэродромов создаются органы ОВД.

Органы ОВД создаются с учетом потребности в эффективном ОВД, которое предоставляется пользователям воздушного пространства, структуры маршрутов и равномерного распределения нагрузки на диспетчеров ОВД в конкретных частях воздушного пространства, на контролируемых аэродромах.

18. Органы ОВД подразделяются в зависимости от решаемых задач и видов ОВД на: РДЦ, который осуществляет диспетчерское обслуживание контролируемых полетов ВС на маршрутах ОВД от FL100 до FL660 и в воздушном пространстве FRA;

диспетчерский орган подхода, включающий ДПП и ДПК, который осуществляет диспетчерское обслуживание контролируемых полетов ВС в ТМА;

диспетчерский орган аэродрома, включающий СДП и ДПР, который осуществляет диспетчерское обслуживание аэродромного движения ВС в CTR и на рабочей площади;

ДЦ ПИО (FIS) (МДП), который осуществляет ОВД и аварийное оповещение на высотах полетов FL90 и ниже вне ТМА и CTR.

19. Для целей ОВД в конкретных частях контролируемого воздушного пространства создаются диспетчерские пункты, каждому из которых присваивается соответствующий радиотелефонный позывной:

РДЦ – «контроль», «control»;

ДЦ ПИО (FIS) (МДП) – «район», «information»;

ДПП – «подход», «approach»;

ДПК – «круг», «radar»;

СДП – «старт», «tower»;

ДПА – «вышка», «tower»;

ДПР – «руление», «ground».

К радиотелефонным позывным, указанным в части первой настоящего пункта, добавляются название их местоположения (название РПИ или аэродрома) и (или), при необходимости, географическое направление.

Диспетчерский персонал ОВД ведет постоянное прослушивание на радиочастотах, присвоенных для соответствующих диспетчерских пунктов, и отвечает на вызовы экипажей ВС незамедлительно.

Сведения о позывных, радиочастотах, времени работы радиостанций диспетчерских пунктов публикуются в AIP.

20. Состав и организационная структура органов ОВД определяются в зависимости от интенсивности воздушного движения и планируемого количества взлетов/посадок на конкретном аэродроме.

Органы ОВД оснащаются техническими средствами и системами, необходимыми для обеспечения выполнения диспетчерским персоналом функций по диспетчерскому ОВД и аварийному оповещению.

21. С целью равномерного распределения нагрузки на диспетчеров районы действия РДЦ, ДПП, СДП, ДПР и ДЦ ПИО (FIS) допускается разделять на секторы, конфигурация и количество которых определяются в зависимости от интенсивности воздушного движения.

Для каждого диспетчерского пункта, сектора ОВД рассчитывается и утверждается заявленная пропускная способность.

Заявленная пропускная способность пересматривается при изменении структуры воздушного пространства, районов действия органов ОВД, оборудования рабочих мест диспетчеров УВД, внедрении новых процедур и методов ОВД.

22. На ДЦ и диспетчерских пунктах организуются рабочие места диспетчеров.

Состав оборудования органов ОВД и рабочих мест диспетчеров определяется функциями и задачами конкретного диспетчерского пункта.

Рабочие места диспетчеров УВД оборудуются средствами отображения воздушной обстановки, обстановки на рабочей площади.

С рабочего места диспетчера СДП и ДПР обеспечивается ситуационная осведомленность контролируемого воздушного пространства и рабочей площади, в том числе с применением технических средств визуализации.

Рабочее место диспетчера оснащается техническими средствами, обеспечивающими связь с экипажами ВС, взаимодействие со смежными диспетчерскими пунктами ОВД, службами аэропорта, участвующими в обеспечении полетов, командными пунктами авиации ВВС и войск ПВО средствами индикации воздушной и наземной обстановки и иным оборудованием в соответствии с минимальным перечнем оборудования согласно приложению 3.

Для каждого диспетчерского пункта, сектора УВД или рабочего места диспетчера разрабатывается технология работы.

23. В период снижения интенсивности воздушного движения допускается объединение нескольких диспетчерских пунктов (секторов УВД РДЦ или ДЦ ПИО (FIS) или временное совмещение функций диспетчерских пунктов и (или) диспетчеров.

24. Решение об объединении нескольких диспетчерских пунктов, секторов УВД, рабочих мест диспетчеров принимает руководитель службы воздушного движения или руководитель органа ОВД.

Объединение допускается, когда ожидаемая суммарная интенсивность объединяемых диспетчерских пунктов или секторов УВД за период (сезон или год) не превышает заявленной пропускной способности любого из объединяемых диспетчерских пунктов или секторов УВД за тот же период.

При объединении ДПП и ДПК организуется объединенный ДПП.

При объединении СДП и ДПР, или ДПК, СДП и ДПР, или ДПП, ДПК, СДП и ДПР организуется объединенный ДПА.

Для объединенного диспетчерского пункта разрабатывается соответствующая технология работы диспетчера.

25. В случае, когда суммарная интенсивность воздушного движения двух или более смежных диспетчерских пунктов или секторов УВД за определенный период (месяц, сутки, смена либо часы) не превышает заявленной пропускной способности самого загруженного из рассматриваемых диспетчерских пунктов или секторов УВД и повышение интенсивности воздушного движения в предстоящий период не ожидается по решению руководителя службы воздушного движения допускается совмещение функций диспетчеров ДЦ или секторов УВД на определенный период времени (сутки, месяц), при условии, что районы, сектора или зоны их действия являются смежными.

При совмещении функций диспетчеров ОВД ДПП и ДПК организуется совмещенный ДПП.

При совмещении СДП и ДПР, или ДПК, СДП и ДПР, или ДПП, ДПК, СДП и ДПР организуется совмещенный ДПА.

В случае, когда суммарная интенсивность совмещаемых диспетчерских пунктов или секторов УВД в течение прошедшего года не превышала суммарной заявленной пропускной способности диспетчерских пунктов или секторов УВД, по инициативе руководителя службы воздушного движения допускается принятие решения об объединении нескольких диспетчерских пунктов, секторов УВД или рабочих мест диспетчеров.

26. В период работы дежурной смены по решению РП допускается временное совмещение рабочих мест диспетчеров.

Временное совмещение рабочих мест диспетчеров разрешается, когда в соответствии с текущим планом ожидается, что суммарная прогнозируемая интенсивность воздушного движения смежных диспетчерских пунктов (секторов УВД) не превысит максимально допустимых значений пропускной способности.

Временное совмещение рабочих мест диспетчеров ДПП и ДПК допускается, когда в соответствии с текущим планом ожидается, что суммарная прогнозируемая интенсивность воздушного движения на совмещаемом рабочем месте диспетчера УВД не превысит заявленной пропускной способности ДПП или ДПК и в объединяемом воздушном пространстве, а одновременно на управлении будет находиться не более четырех ВС.

Временное совмещение секторов УВД РДЦ или секторов ДЦ ПИО (FIS) допускается в случае, когда в соответствии с текущим планом ожидается, что суммарная пропускная способность совмещаемых секторов УВД в период работы дежурной смены не будет превышать заявленной пропускной способности любого из объединяемых секторов УВД.

27. На диспетчерском пункте, секторе УВД организуются рабочие места диспетчеров, осуществляющих функции радиолокационного управления и процедурного контроля с разделением обязанностей.

Решение о временном совмещении рабочих мест диспетчера радиолокационного управления и диспетчера процедурного контроля принимает РП, когда в соответствии с текущим планом ожидается, что суммарная прогнозируемая интенсивность воздушного движения диспетчерского пункта или сектора УВД в период работы дежурной смены не будет превышать половины от заявленной пропускной способности.

28. Когда фактическая интенсивность воздушного движения на совмещенных диспетчерских пунктах или рабочих местах достигает и/или начинает превышать значения заявленной пропускной способности любого из совмещенных органов ОВД или секторов УВД, РП принимает решение об отмене совмещения.

29. Во всех случаях для работы на объединенном (совмещенном) диспетчерском пункте, секторе УВД, рабочем месте, диспетчер имеет квалификационный допуск к работе на каждом из объединяемых или совмещаемых диспетчерском пункте, секторе УВД, рабочем месте диспетчера.

30. Для обеспечения выпуска и приема ВС, организации взаимодействия служб воздушного движения со службами аэродромного обеспечения полетов на контролируемых аэродромах создаются АДП, на которые допускается возлагать функции брифинга.

31. На аэродромах с низкой интенсивностью (не более 20 ВС в сутки) допускается применение технологии RTS, которая обеспечивает ОВД с диспетчерского пункта, расположенного на таком удалении от аэродрома, которое не позволяет диспетчеру ДПА осуществлять УВД путем прямого визуального наблюдения площади маневрирования, перрона, мест стоянок ВС и площадок специального назначения (далее – дистанционное ДПА).

32. Комплектование дежурных смен органа ОВД (далее – дежурная смена) производится с учетом уровня профессиональной подготовки, опыта работы, наличия квалификационных отметок и допусков, психологической совместимости.

33. Работу дежурной смены организует и контролирует РП либо старший диспетчер УВД (по поручению РП или при отсутствии РП в штате органа ОВД).

34. В целях повышения эффективности и безопасности полетов при ОВД на наиболее загруженных диспетчерских пунктах, секторах УВД, рабочих местах диспетчера организуется одновременная работа на одном диспетчерском пункте, секторе УВД двух диспетчеров УВД (радиолокационного управления и процедурного контроля) с разделением функциональных обязанностей.

35. Режим одновременной работы двух диспетчеров УВД организуется в период суток с наибольшей интенсивностью полетов или круглосуточно:

при интенсивности полетов в месяцы «пик», характеризующейся среднесменной загрузкой 15 и более ВС в час;

при среднесменной загрузке менее 15 ВС в час, если на управлении периодически одновременно находится 6 ВС и более;

при наличии в районе подхода других аэродромов (вне зависимости от ведомственной принадлежности) в период их функционирования, что требует согласования и координации действий.

36. При одновременной работе двух диспетчеров УВД на одном диспетчерском пункте, секторе УВД старшим является диспетчер УВД, осуществляющий радиолокационное управление.

37. Организация функционирования и технология работы диспетчеров дистанционного ДПА не отличается от организации работы на классическом ДПА.

Диспетчеру УВД дистанционного ДПА предоставляются технические средства, обеспечивающие звуковое и визуальное наблюдение площади маневрирования, перрона, мест стоянок ВС и площадок специального назначения удаленного аэродрома в целях повышения ситуационной осведомленности и предоставления диспетчеру УВД возможности:

распознавания, идентификации и отслеживания ВС и транспортных средств на площади маневрирования;

оценки местоположения ВС;

обнаружения и отслеживания препятствий и посторонних объектов на площади маневрирования;

повышения ситуационной осведомленности и обнаружения конфликтных ситуаций в реальном масштабе времени.

ГЛАВА 4 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ФУНКЦИЙ МЕЖДУ ОРГАНАМИ ОВД

38. Обеспечение полноты и качества предоставляемого ОВД возлагается на орган ОВД в пределах установленного для него воздушного пространства.

Передача обеспечения ОВД (далее – передача УВД) от одного органа ОВД другому производится на общей границе района (зоны) действия (установленной основной точкой, согласованном рубеже, эшелоне) приема/передачи, если не согласовано иное.

39. РДЦ осуществляет ОВД в границах диспетчерского района. Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:

между смежными РДЦ – основная точка (рубеж) на общей границе диспетчерских районов либо другая согласованная точка, согласованный эшелон или согласованное время передачи УВД;

между секторами УВД одного РДЦ – основная точка (рубеж) на общей границе секторов УВД диспетчерского района либо другая согласованная точка, согласованный эшелон или согласованное время передачи УВД;

между РДЦ и ДПП – основная точка (рубеж) на границе ТМА, согласованный эшелон или согласованное время передачи УВД;

между РДЦ и ДЦ ПИО (FIS) (МДП) – FL100 при снижении и FL90 при наборе или иной согласованный эшелон.

40. ДПП осуществляет ОВД в границах ТМА I.

Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:

между ДПП и РДЦ – основная точка (рубеж) на границе ТМА I либо другая согласованная точка, согласованный эшелон и (или) согласованное расчетное время передачи УВД;

между ДПП и ДПК – основная точка (рубеж) на границе ТМА II либо другая согласованная точка, согласованный эшелон (высота полета);

между ДПП и ДЦ ПИО (FIS) (МДП) – на границе ТМА I.

41. Объединенный ДПП осуществляет ОВД в границах ТМА.

42. Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:

42.1. между объединенным ДПП и РДЦ – основная точка (рубеж) на границе ТМА либо другая согласованная точка, согласованный эшелон и (или) согласованное расчетное время передачи УВД;

- 42.2. между объединенным ДПП и ДПА:
высота на 600 футов выше высоты аэродрома при вылете ВС;
IF или граница CTR, при выполнении маневра по заходу на посадку;
- 42.3. между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и объединенным ДПП – граница ТМА.
43. ДПК осуществляет ОВД в границах ТМА II.
Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:
между ДПК и СДП – высота на 600 футов выше высоты аэродрома при вылете ВС
и IF или граница CTR, при выполнении маневра по заходу на посадку;
между ДПК и ДПП – основная точка (рубеж) на границе ТМА II либо другая согласованная точка, согласованный эшелон (высота полета);
между ДПК и ДЦ ПИО (FIS) (МДП) – основная точка (рубеж) на границе ТМА II.
44. СДП осуществляет ОВД в CTR, на конечном этапе захода на посадку и в КЗЛП.
Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:
между СДП и ДПК – высота на 600 футов выше высоты аэродрома после выполнения взлета ВС;
IF или граница CTR, при выполнении маневра по заходу на посадку;
между СДП и ДПП – момент освобождения ВС ВПП после посадки и линия предварительного старта, перед вылетом;
между СДП и ДЦ ПИО (FIS) (МДП) – граница CTR.
45. ДПП осуществляет ОВД на площади маневрирования, предназначенной для руления ВС, и на перроне.
Рубежами приема/передачи УВД между ДПП и СДП являются:
перед вылетом – линия предварительного старта;
после посадки – момент освобождения ВС ВПП.
В случае одновременной эксплуатации двух ВПП рубежи приема/передачи УВД устанавливаются по согласованию.
Диспетчер ДПП управляет движением транспортных средств, разрешает буксировку ВС под управлением ответственного лица ИТП.
46. Объединенный ДПА осуществляет ОВД в границах ТМА и CTR в зависимости от варианта объединения или совмещения функций нескольких диспетчерских пунктов, секторов УВД, рабочих мест диспетчеров ОВД.
Рубежи приема/передачи УВД устанавливаются в зависимости от варианта объединения и соответствуют рубежам, установленным для ДПП и ДПА.
47. ДЦ ПИО (FIS) (МДП) предоставляет ОВД на высоте перехода и ниже, исключая воздушное пространство CTR и ТМА.
Устанавливаются следующие рубежи приема/передачи УВД:
между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и РДЦ – FL95;
между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и ДПП – основная точка (рубеж) на границе ТМА I;
между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и ДПК – основная точка (рубеж) на границе ТМА II;
между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и СДП – основная точка (рубеж) на границе CTR;
между ДЦ ПИО (FIS) (МДП) и объединенным ДПА – граница ТМА и граница CTR (в зависимости от высоты полета).
48. Рубежи приема/передачи УВД между диспетчерскими пунктами устанавливаются поставщиком ОВД в технологиях работы диспетчеров соответствующих диспетчерских пунктов (секторов УВД).
49. При пересечении рубежа приема/передачи УВД устанавливается двухсторонняя радиосвязь между диспетчером ОВД и экипажем ВС.
Радиосвязь с экипажами ВС осуществляется с соблюдением установленных правил и фразеологии радиообмена между диспетчерами и экипажами ВС.

ГЛАВА 5 ЗАДАЧИ И ВИДЫ ОВД

50. Задачами ОВД являются:
предотвращение столкновений между ВС;

предотвращение столкновений ВС, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;

ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

уведомление соответствующих организаций о ВС, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

51. ОВД состоит из следующих трех видов обслуживания:

51.1. диспетчерское ОВД, предназначенное для решения задач, указанных в абзацах втором–четвертом пункта 50 настоящих Авиационных правил, причем это обслуживание подразделяется на следующие три части:

районное диспетчерское обслуживание – обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, кроме тех частей каждого из таких полетов, которые указаны в абзацах третьем и четвертом настоящего подпункта, для решения задач, указанных в абзацах втором и четвертом пункта 50 настоящих Авиационных правил;

диспетчерское обслуживание подхода – обеспечение диспетчерского обслуживания частей контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения задач, указанных в абзацах втором и четвертом пункта 50 настоящих Авиационных правил;

аэродромное диспетчерское обслуживание – обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме частей полетов, указанных в абзаце третьем настоящего подпункта, для решения задач, указанных в абзацах втором–четвертом пункта 50 настоящих Авиационных правил;

51.2. ПИО (FIS), которое предназначено для решения задачи, указанной в абзаце пятом пункта 50 настоящих Авиационных правил;

51.3. служба аварийного оповещения, которая предназначена для решения задачи, указанной в абзаце шестом пункта 50 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 6 РАЙОННОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

52. Районное диспетчерское обслуживание обеспечивает УВД на маршрутах в пределах Минского РПИ от FL100 до FL660.

53. Основными задачами районного диспетчерского обслуживания являются:

организация, планирование и УВД на маршрутах ОВД;

согласование и координация полетов авиации различных ведомств;

перераспределение потоков воздушного движения;

доведение до заинтересованных органов и экипажей ВС запретов и ограничений на ИВП.

54. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или прекращения приема ВС на аэродроме назначения диспетчер УВД немедленно сообщает об этом экипажу ВС, который находится под его управлением, и смежным диспетчерским органам ОВД.

ГЛАВА 7 ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДХОДА

55. Диспетчерское обслуживание подхода предусматривает УВД прибывающих и вылетающих ВС.

56. После установления радиосвязи с экипажем прибывающего ВС диспетчер УВД получает от экипажа ВС подтверждение об ознакомлении с метеорологической информацией или информацией ATIS.

57. До входа прибывающего ВС в ТМА аэродрома посадки диспетчер РДЦ дает разрешение на выполнение захода по соответствующему STAR, если иное не согласовано с диспетчерским органом подхода или аэродрома.

58. При установлении связи с прибывающим ВС диспетчер диспетчерского органа подхода выдает стандартное разрешение, содержащее следующие элементы:

- опознавательный индекс ВС;
- обозначение назначенного STAR, если это применимо;
- используемую ВПП, если эта информация отсутствует в описании STAR;
- разрешенный эшелон;
- границу действия разрешения;
- любые другие необходимые указания или информацию, не включенную в описание STAR.

Дополнительно в стандартное диспетчерское разрешение допускается включать:

- разрешение на выполнение захода на посадку;
- данные для установки высотомера.

В случае отсутствия вещания ATIS диспетчер диспетчерского органа подхода передает значение эшелона перехода и RCR.

59. Разрешение на выполнение захода на посадку выдается до пролета точки начального этапа захода на посадку.

В зависимости от возможностей используемых средств наблюдения и навигации на аэродроме допускается выполнять точный заход на посадку, заход на посадку по неточным системам или визуальный заход на посадку.

Допускается запрос экипажем прибывающего ВС альтернативной схемы захода, и, если позволяют условия, диспетчер диспетчерского органа подхода разрешает ее использование.

60. В случае необходимости выполнения схемы захода на посадку, отличной от ранее согласованной, или изменения рабочего направления ВПП диспетчер диспетчерского органа подхода незамедлительно информирует об этом экипаж прибывающего ВС.

61. При предоставлении прибывающему ВС векторения диспетчер УВД информирует экипаж ВС о причине изменения схемы прибытия.

При возобновлении полета по STAR указание диспетчерского органа подхода ВС включает:

- обозначение STAR;
- разрешенный эшелон;
- местоположение, в котором разрешается возобновить полет по STAR.

62. При необходимости допускается запрос диспетчером УВД у экипажа прибывающего ВС предоставления донесений о пролете основной точки или навигационного средства либо представления другой информации.

63. При применении эшелонирования, основанного на времени, для захода на посадку диспетчер УВД задает экипажу ВС время выхода на установленную точку с тем, чтобы экипаж ВС смог рассчитать полет в соответствии с полученными указаниями.

64. Прибывающему ВС, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже установленной минимальной абсолютной высоты или на снижение до высоты, меньшей этой минимальной абсолютной высоты, если не выполняется одно из следующих условий:

КВС не доложил о пролете соответствующего пункта, определяемого навигационным средством или основной точкой;

КВС не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения;

ВС выполняет визуальный заход на посадку;

диспетчер УВД не установил местоположение ВС с помощью средств наблюдения.

65. При заходе ВС на ВПП точного захода на посадку по II или III категории ИКАО диспетчерский орган подхода регулирует интервалы таким образом, чтобы на линии пути конечного этапа захода на посадку находилось только одно ВС.

66. В случае отсутствия на аэродроме вещания ATIS или радиовещания метеорологической информации диспетчер диспетчерского органа подхода передает следующую информацию:

STAR и номер рабочей ВПП;

направление и скорость приземного ветра, включая значительные изменения;

видимость и (или) RVR;

высоту нижней границы облачности, если она ниже 1500 м;

температуру воздуха;

данные установки высотомера;

наличие опасных метеорологических явлений в секторе посадки;

RCR;

информацию об отказе средств РТОП и АвЭС или ЭСТОП на аэродроме.

Значительными изменениями направления и скорости приземного ветра являются:

среднего направления ветра $\pm 30^\circ$;

средней составляющей встречного ветра 5 м/с;

средней составляющей попутного ветра 1 м/с;

средней составляющей бокового ветра 2,5 м/с.

67. При выходе ВС на конечный участок захода на посадку на борт прибывающего ВС передается следующая информация:

изменение данных о видимости и (или) RVR;

последняя информация о сдвиге ветра и (или) турбулентности, при ее наличии;

значительные изменения среднего направления и скорости приземного ветра.

68. Допускается выдача разрешения ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку диспетчером по запросу экипажа ВС, при этом диспетчер учитывает воздушную обстановку и метеорологические условия.

69. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до установления визуального контакта с ВПП осуществляются по ППП по схемам захода на посадку или по траекториям, задаваемым органом ОВД.

Орган ОВД контролирует выдерживание экипажем ВС схемы захода на посадку по ППП или заданной траектории до входа ВС в установленную зону визуального маневрирования и доклада экипажа ВС о возможности поддерживать визуальный контакт с ВПП (огнями ВПП).

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку допускается выдавать, если:

экипаж ВС, находясь на высоте начального участка захода на посадку или в любой точке схемы захода на посадку по ППП, доложил, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку;

от экипажа ВС поступил доклад: «ПОЛОСУ НАБЛЮДАЮ».

Орган ОВД обеспечивает установленные интервалы эшелонирования между ВС, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС.

Эшелонирование следующих одно за другим ВС обеспечивается диспетчером до момента, пока экипаж ВС, выполняющий визуальный заход на посадку и находящийся сзади, не доложит о наличии визуального контакта со следующим впереди ВС. После доклада о наличии визуального контакта со следующим впереди ВС экипажу ВС дается разрешение на продолжение визуального захода на посадку и выдерживание безопасных интервалов относительно следующего впереди ВС.

В случае, если оба ВС относятся к категории сверхтяжелых или тяжелых по турбулентности в следе или находящееся впереди ВС относится к категории более тяжелого по турбулентности в следе, чем следующее за ним ВС, и дистанция между ВС меньше установленной по турбулентности в следе, диспетчер УВД выдает предупреждение о возможной турбулентности. Командир следующего сзади ВС обеспечивает соблюдение безопасных интервалов эшелонирования относительно следующего впереди ВС.

ГЛАВА 8 АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

70. Диспетчерский орган аэродрома обеспечивает безопасный и упорядоченный поток воздушного движения на аэродроме и в СТР.

Диспетчер диспетчерского органа аэродрома предоставляет информацию и выдает разрешения и указания находящимся под его управлением ВС в целях предотвращения столкновения между ВС:

- выполняющими полет в установленной зоне действия диспетчерского пункта;
- взлетающими и выполняющими посадку;
- движущимися по площади маневрирования аэродрома, а также ВС с транспортными средствами и препятствиями на площади маневрирования.

71. Стандартное диспетчерское разрешение на вылет содержит:
опознавательный индекс ВС, указанный в плане полета;
границу действия разрешения;
название SID или другую заданную траекторию;
разрешенный эшелон (высоту полета);
назначенный код ответа ВРЛ (при наличии приемоответчика ВРЛ на борту ВС);
указания по изменению рабочей частоты (если данный элемент не включен в описание SID);

другие необходимые указания или информацию.

72. При возникновении необходимости изменений в стандартном диспетчерском разрешении на вылет вылетающим ВС предлагается векторение или дается указание следовать на иную точку, которая может находиться вне маршрута SID.

Диспетчерское указание вылетающему ВС возобновить полет по SID включает:

- обозначение соответствующего SID;
- разрешенный эшелон;
- основную точку, с которой разрешается возобновить полет по SID.

73. Стандартное диспетчерское разрешение на вылет выдается без предварительного согласования с диспетчерским органом подхода.

74. На основе анализа воздушной и (или) метеорологической обстановки диспетчер ДПА согласовывает с диспетчером ДПП (ДПК) изменения к стандартному диспетчерскому разрешению на вылет, в которых допускается указывать:

- направление разворота после взлета;
- курс следования после взлета, или направление на основную точку, точку линии пути на маршруте, или другой маневр для обеспечения безопасности полетов;
- заданный эшелон (высоту полета);
- указания по изменению рабочей частоты.

75. При первоначальном установлении радиосвязи с диспетчером ДПА доклад вылетающего экипажа ВС содержит:

- обозначение вызываемой станции;
- свой позывной (номер рейса) и слово «СВЕРХТЯЖЕЛОЕ» или «ТЯЖЕЛОЕ» для ВС, относящегося к категории сверхтяжелых или тяжелых по турбулентности в следе;
- номер места стоянки;
- доклад о прослушивании информации ATIS или метеорологической информации;
- запрос разрешения на буксировку или запуск двигателей.

76. Разрешение на запуск двигателей или буксировку к месту запуска двигателей выдается диспетчером ДПА по запросу экипажа ВС с учетом запланированного времени вылета и при отсутствии обстоятельств и ограничений, препятствующих выполнению полета.

77. Если запуск двигателей запрещается или переносится на более поздний срок, диспетчер ДПА информирует экипаж ВС о причине запрета или переноса.

78. Если на рейс распространяются процедуры ОПВД, экипаж ВС информируется о запуске двигателей в соответствии с выделенным ему интервалом времени вылета.

79. Для предотвращения загруженности и чрезмерных задержек на площади маневрирования допускается вводить порядок (очередность) запуска двигателей по времени, при этом учитываются:

- приоритеты на вылет;
- типы ВС и их летно-технические характеристики (в том числе, по турбулентности в следе);

- маршруты следования после взлета;

- ВС, на которые распространяются процедуры ОПВД.

80. Приоритет при вылете предоставляется ВС:

- привлекаемым для выполнения аварийных и поисково-спасательных работ, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, аварий техногенного и природного характера;

- с находящимся на борту больным или тяжело раненным, нуждающимся в срочной медицинской помощи;

- выполняющему литерный полет;

- выполняющему рейс по расписанию;

- с пассажирами на борту ВС;

- другим ВС по решению соответствующего органа ОВД.

81. Перед началом руления, при отсутствии информации ATIS (вещания метеорологической информации), диспетчер ДПА передает экипажу ВС следующую информацию для взлета:

- номер ВПП и RCR;

- направление и скорость приземного ветра;

- данные установки высотомера;

- температуру воздуха для ВС с газотурбинными двигателями;

- высоту нижней границы облаков (вертикальную видимость);

- видимость или RVR.

82. По запросу экипажа ВС диспетчер ДПА выдает разрешение на руление ВС для взлета, которое содержит следующую информацию:

- номер рабочей ВПП;

- границу действия разрешения (как правило, место ожидания у действующей ВПП);

- маршрут руления;

- важную информацию о метеорологических условиях на аэродроме и состоянии рабочей площади аэродрома, которую диспетчер ДПА получает от служб, ответственных за обеспечение полетов на аэродроме.

Диспетчер ДПП осуществляет постоянное наблюдение, в том числе с помощью технических средств, улучшающих ситуационную осведомленность, за движением по рабочей площади аэродрома ВС, транспортных средств, включая буксируемые ВС.

83. При необходимости лидирования ВС машиной сопровождения диспетчер ДПА передает маршрут и условия руления водителю машины сопровождения.

Лидирование ВС машиной сопровождения производится:

- днем и ночью при видимости 400 м и менее;

- если маркировочная разметка по маршруту руления или места стоянки, хотя бы частично не просматривается из-за наличия снега, льда или по другим причинам;

- по запросу экипажа ВС, независимо от времени суток, метеорологических условий или типа ВС.

84. Разрешение на взлет выдается диспетчером СДП (ДПА) при соблюдении следующих условий:

- 84.1. получен доклад от экипажа ВС о готовности к взлету;

- 84.2. обеспечивается установленное эшелонирование между взлетающим ВС и другими ВС, выполняющими взлет или заход на посадку;

- 84.3. в КЗЛП отсутствуют препятствия;

- 84.4. диспетчер УВД проинформировал экипаж ВС о последних изменениях фактической погоды;

изменении кода состояния ВПП;
наличии опасных метеорологических явлений или значительных скоплениях птиц в секторе взлета.

85. С момента начала разбега ВС до набора высоты на 600 футов выше уровня аэродрома или до занятия высоты полета по маршруту (если она ниже указанного уровня) диспетчером УВД экипаж взлетающего ВС не вызывается, за исключением возникновения случаев, угрожающих безопасности полета.

86. При появлении препятствий на ВПП после выдачи разрешения на взлет диспетчер СДП (ДПА) незамедлительно дает указание экипажу ВС о прекращении взлета с указанием причины.

87. При докладе КВС о прекращении взлета диспетчер УВД уточняет причину и информирует РПА.

Решение о выполнении повторного взлета принимает КВС.

88. Диспетчер СДП (ДПА) передает экипажу ВС, находящемуся на конечном участке захода на посадку, следующую информацию:

значения направления и скорости приземного ветра;
информацию о сдвиге ветра и (или) турбулентности в следе, при ее наличии;
информацию о наличии опасных метеорологических явлений или значительных скоплениях птиц в секторе посадки;

изменение кода состояния ВПП;

изменение эксплуатационного состояния средств РТОП и АвЭС или ССО аэродрома.

89. Диспетчер СДП (ДПА) разрешает посадку экипажу ВС до удаления не менее 1000 м от порога ВПП.

90. Диспетчер СДП (ДПА) запрещает посадку ВС и дает указание об уходе на второй круг, если:

на летной полосе или в воздушном пространстве на пути снижения ВС появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

на конечном участке захода на посадку возникла угроза нарушения безопасного интервала.

91. При заходе на посадку ВС на ВПП точного захода на посадку по категории II и III ИКАО другие ВС на линии пути конечного этапа захода на посадку не находятся, а другие ВС, транспортные средства и иные препятствия не находятся в критических зонах ILS.

92. С момента визуального обнаружения ВС диспетчер СДП (ДПА) контролирует его движение до освобождения ВПП. При обнаружении внешних признаков неисправности ВС диспетчер СДП (ДПА) немедленно сообщает об этом экипажу ВС.

93. Органу ОВД разрешается выдавать экипажу ВС указание ускорить освобождение ВПП по назначенной РД.

94. После посадки диспетчер СДП (ДПА) убеждается в освобождении ВС ВПП визуально или по докладу экипажа.

При необходимости допускается дача диспетчером СДП (ДПА) указания экипажу ВС доложить об освобождении ВПП.

После освобождения ВПП диспетчер СДП (ДПА) передает экипажу ВС маршрут и условия руления к месту стоянки.

При необходимости лидирования ВС диспетчер СДП (ДПА) передает маршрут и условия руления водителю машины сопровождения.

ГЛАВА 9 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПИО (FIS)

95. ПИО (FIS) предоставляется экипажам ВС, выполняющим полеты в классифицированном воздушном пространстве.

ПИО (FIS) допускается предоставлять совместно с диспетчерским обслуживанием.

96. ПИО (FIS) предусматривает:

96.1. передачу сообщений GAMET, AIRMET и SIGMET;

96.2. предоставление в соответствующих случаях информации, касающейся:
метеорологической информации;
выброса в атмосферу радиоактивных или токсических химических веществ;
изменения эксплуатационного состояния навигационных средств РТОП;
изменения состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая RCR, наличия снега, льда или слоя воды;

96.3. предоставление информации и предупреждений:
о выполнении полетов свободных аэростатов, шар-зондов;
о выполнении полетов БЛА;
об опасности столкновения для ВС, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов С и Е по ПВП.

97. При выполнении полетов по ПВП экипажу ВС дополнительно предоставляется информация об основном местном движении и о погодных условиях по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым. Информация предоставляется только об известных ВС, которые могут создавать риск столкновения с информируемыми ВС.

98. Орган ОВД передает информацию экипажу ВС с использованием следующих способов:

передача информации каждому ВС с обязательным подтверждением приема;
общий вызов и передача информации всем ВС с подтверждением приема от каждого ВС. Общие вызовы используются только в тех случаях, когда до нескольких ВС необходимо незамедлительно довести необходимую информацию, такую как информация о возникновении опасных метеорологических явлений, об изменении используемой ВПП, отказе средств захода на посадку и так далее;

радиовещательная передача;

линия передачи данных.

Допускается использование одного или нескольких способов, указанных в части первой настоящего пункта, одновременно.

99. Радиовещательные передачи сообщений ATIS содержат метеорологическую, аэродромную, орнитологическую и другую информацию.

100. Орган ОВД передает экипажу ВС информацию GAMET, SIGMET и AIRMET, а также ретранслирует специальные донесения, полученные от другого ВС (специальные донесения с борта), которые не вошли в очередную передачу информации SIGMET.

Специальные донесения составляются всеми экипажами ВС, когда наблюдаются:

умеренная или сильная турбулентность;

умеренное или сильное обледенение;

грозы с градом или без града, со шквалами или скрытые в облачности;

сильная пыльная буря или сильная песчаная буря;

облако вулканического пепла.

101. Информация о ходе выполнения полетов, которые не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, регистрируется соответствующим органом ОВД для использования ее в справочных целях, в целях поиска и спасания, а также передачи смежным органам ОВД по направлению полета.

102. Специальное донесение от экипажа ВС передается в АМО и ретранслируется органом ОВД экипажам ВС до момента выпуска информации SIGMET, AIRMET.

При отсутствии информации SIGMET и AIRMET специальное донесение от экипажа ВС действует в течение 60 минут.

103. Передача специальных сводок в кодовой форме SPECI и скорректированных прогнозов по аэродрому осуществляется по запросу экипажа ВС.

104. Передача обеспечения ПИО (FIS) осуществляется от одного органа ОВД другому при пересечении ВС общей границы РПИ или рубежа приема/передачи УВД.

105. При возникновении необходимости в проведении координации и отсутствии прямой связи между передающим и принимающим органами ОВД передающий орган ОВД продолжает предоставлять, по мере возможности, ПИО (FIS), пока ВС не доложит об установлении двухсторонней радиосвязи с принимающим органом ОВД.

106. При наличии информации о воздушной обстановке на ИВО рабочего места диспетчера ПИО (FIS) допускается ее использование для предоставления опознанным ВС: информации о любых наблюдаемых ВС, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными ВС, а также рекомендаций по предотвращению столкновений;

информации, призванной помочь экипажу ВС в определении места ВС и дальнейшего безопасного продолжения полета.

Решение по какому-либо изменению плана полета принимает КВС.

ГЛАВА 10

АВАРИЙНОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ

107. ВС, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая АНВ, обеспечивается аварийное оповещение и оказываются особое внимание, содействие, предоставляется приоритет по сравнению с другими ВС, исходя из конкретных обстоятельств.

Аварийное оповещение предоставляют органы ОВД.

108. Аварийное оповещение предусматривает:

сбор органами ОВД информации, относящейся к аварийной обстановке;

передачу информации в КЦПС;

определение аварийной стадии;

оказание всесторонней помощи экипажам ВС, находящимся в аварийном положении;

оповещение взаимодействующих органов ОВД, органов, участвующих в организации поиска и спасания, о ВС, находящихся в аварийном положении.

109. РП, в зоне действия которого сложилась аварийная обстановка:

организует сбор информации о ВС, находящемся в аварийном положении, используя все имеющиеся средства, и передачу полученной информации взаимодействующим органам по имеющимся каналам электросвязи в соответствии со схемой аварийного оповещения;

информирует смежные органы ОВД по маршруту полета о возникновении аварийной обстановки и объявленной аварийной стадии;

при необходимости, запрашивает информацию у смежных органов ОВД;

оказывает помощь поисково-спасательным ВС, участвующим в поисковых и аварийно-спасательных работах;

вводит и отменяет аварийную стадию в зависимости от складывающейся аварийной обстановки.

110. Аварийная обстановка характеризуется следующими аварийными стадиями:

неопределенность (INCERFA) – ситуация, характеризующаяся наличием неуверенности относительно безопасности ВС и находящихся на его борту лиц;

тревога (ALERFA) – ситуация, при которой существует опасение за безопасность ВС и находящихся на его борту лиц;

бедствие (DETRESFA) – ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что ВС и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

В зависимости от складывающейся ситуации РП определяет аварийную стадию аварийной обстановки и предпринимает соответствующие действия.

111. Диспетчер соответствующего органа ОВД, получив сигнал бедствия или другую информацию от ВС, терпящего бедствие:

передает подтверждение экипажу о приеме сигнала бедствия;

немедленно докладывает об этом РП (старшему диспетчеру УВД);

определяет местонахождение ВС, терпящего бедствие;

контролирует полет терпящего бедствие ВС;

оказывает экипажу терпящего бедствие ВС помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами.

112. Инженер КЦПС при объявлении аварийной стадии в течение 5 минут составляет сообщение, касающееся аварийного положения, согласно приложению 4 и организует его передачу организациям и должностным лицам, которым информация о нахождении ВС в аварийном положении не может быть доведена по имеющимся каналам электросвязи согласно установленной схеме оповещения.

При заполнении поля 5 «Описание аварийного положения» сообщения, касающегося аварийного положения, после дефиса ставится один из признаков описания аварийной стадии:

INCERFA – для стадии неопределенности:

донесение от экипажа отсутствует в течение 30 минут;

ВС не прибыло в аэропорт назначения в течение 30 минут после расчетного времени прибытия;

ALERFA – для стадии тревоги:

после объявления INCERFA неоднократные попытки установить местонахождение ВС не удалось;

ВС дано разрешение на посадку, но в течение 5 минут после расчетного времени оно посадку не совершило, и связь с ним не установлена;

получено донесение от экипажа ВС о возникновении непредвиденной обстановки или аварийной ситуации, однако не настолько серьезной, чтобы могла потребоваться вынужденная посадка;

при АНВ;

DETRESFA – для стадии бедствия:

после объявления ALERFA неоднократные попытки установить местонахождение ВС не удалось;

получено донесение от экипажа ВС о возникновении непредвиденной обстановки или аварийной ситуации, достаточно серьезной, что вероятно вынужденная посадка;

имеется обоснованная уверенность или получено донесение от экипажа ВС о том, что совершена вынужденная посадка.

Через косую черту указывается адрес составителя сообщения, состоящий из восьми букв, из которых четыре буквы – принятый в ИКАО или назначенный национальной авиационной администрацией согласно Приложению 15 к Чикагской конвенции индекс местоположения, и три буквы – индекс органа ОВД (старшего авиационного начальника аэродрома), отправившего сообщение, за которым следует буква «X» или, если имеется, однобуквенный индекс подразделения органа ОВД, отправившего сообщение.

Далее через косую черту описывается характер аварийного положения – короткое сообщение открытым текстом, необходимое для описания характера аварийного положения с естественными пробелами между словами.

При заполнении поля 20 «Информация для аварийного оповещения в целях поиска и спасания» сообщения, касающегося аварийного положения, после дефиса указывается принятый в ИКАО двухбуквенный индекс летно-эксплуатационного агентства или, если он не присвоен, название эксплуатанта, далее через пробел – адрес органа ОВД, с которым последний раз устанавливалась связь.

Далее через пробелы указываются:

четырьмя цифрами – время UTC, когда последний раз устанавливалась двухсторонняя связь;

необходимым количеством цифр – радиочастота, на которой последний раз устанавливалась связь;

по правилам заполнения поля 15 «Маршрут» сообщения, касающегося аварийного положения, последнее известное местоположение ВС;

четырьмя цифрами – время пролета последнего известного местоположения ВС;

по мере необходимости, открытым текстом – метод определения последнего местоположения ВС;

по мере необходимости, открытым текстом – действия, предпринятые передающим органом ОВД;

по мере необходимости, открытым текстом – прочая, относящаяся к аварийному оповещению, информация.

Если необходимая для заполнения указанного поля информация отсутствует, вместо нее указывается «NIL» («нет»), или «NOTKNOW» («неизвестно»).

Пропуск информации внутри поля не допускается.

Сообщения, касающиеся аварийного положения, направляются:

смежным органам ОВД по маршруту полета;

СПАСОП сопредельных государств по маршруту полета (через КЦПС ГА);

органам ВВС и войск ПВО (при авиационных происшествиях);

руководителям национальной авиационной администрации и авиационных организаций (согласно схемам оповещения);

в адрес владельца (эксплуатанта) ВС.

При передаче сообщения, касающегося аварийного положения, используются сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности согласно приложению 5.

113. Информация о возникновении аварийной обстановки, за исключением АНВ, при необходимости, предоставляется находящимся вблизи ВС.

ГЛАВА 11 ДИСПЕТЧЕРСКОЕ РАЗРЕШЕНИЕ

114. Диспетчерское разрешение выдается с целью предотвращения столкновений, а также ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения.

Диспетчерское разрешение определяет условия движения ВС, выполняющих контролируемые полеты, находящихся в воздухе или на площади маневрирования, а также условия движения наземных транспортных средств или других объектов.

Диспетчерское разрешение выдается с учетом условий, которые влияют на безопасность полетов ВС.

115. Диспетчерское разрешение ВС содержит:

опознавательный индекс ВС, указанный в плане полета;

границу действия разрешения;

схему (маршрут полета);

заданный эшелон полета, если не указан в SID;

назначенный код ВРЛ;

дополнительные указания или информацию.

116. Граница действия диспетчерского разрешения устанавливается указанием основной точки, аэродрома или границы контролируемого воздушного пространства.

В диспетчерском разрешении указывается схема вылета/прибытия или маршрут, указанный в плане полета.

117. В зависимости от воздушной обстановки и после проведения соответствующей координации допускается предложение органом ОВД экипажу ВС кратчайшего маршрута.

118. В диспетчерское разрешение в отношении эшелонов полета включаются следующие элементы:

крейсерский эшелон;

эшелон пролета основной точки (при необходимости);

место и время начала набора высоты или снижения (при необходимости);

скорость набора высоты или снижения (при необходимости);

занятие эшелонов вылета или захода на посадку (при необходимости).

119. Диспетчер УВД убеждается в том, что указание или разрешение правильно принято и понято экипажем ВС.

Экипаж ВС подтверждает получение и повторяет диспетчеру УВД информацию:

содержащуюся в диспетчерском разрешении и (или) альтернативном диспетчерском разрешении;

содержащуюся в разрешении и (или) указании, касающемся обеспечения безопасности полетов;

содержащуюся в разрешении и (или) указании, касающемся посадки взлета, пересечения и руления на действующей ВПП, входа в район ОВД;
о рабочей ВПП, о давлении на высотомере, об эшелоне полета или эшелоне перехода, коде ВРЛ, курсе, скорости.

ГЛАВА 12

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС ПРИ ПОЛЕТАХ В РЕЖИМЕ ОЖИДАНИЯ

120. В случае предполагаемой (возможной) продолжительной задержки обеспечения посадки по независящим от экипажа прибывающего ВС причинам диспетчер УВД заблаговременно информирует экипаж ВС о возможности направления его в зону ожидания.

121. При направлении ВС в зону ожидания диспетчер диспетчерского органа подхода информирует экипаж ВС о предполагаемом времени захода на посадку или времени разрешения на продолжение полета (выход из зоны ожидания).

122. Вход и полет в зоне ожидания выполняются с учетом AIP.

Если действия выполнения полета в зоне ожидания не известны экипажу ВС, диспетчер УВД выдает условия ожидания в следующей последовательности:

обозначение точки или навигационного средства, над которыми установлена зона ожидания;

эшелон (высоту) полета в зоне ожидания;

МПУ зоны ожидания;

сторону разворота на схеме ожидания;

время на участке удаления.

123. Рассредоточение ВС в зоне ожидания осуществляется с применением минимумов вертикального эшелонирования. Горизонтальное эшелонирование в зоне ожидания не применяется.

124. При нахождении в зоне ожидания нескольких ВС диспетчер УВД эшелонирует ВС с учетом обеспечения очередности захода на посадку, для чего ВС эшелонируются в порядке прибытия, начиная с нижнего эшелона зоны ожидания.

Внеочередной выход из зоны ожидания осуществляется по запросу экипажа ВС векторением с целью построения кратчайшего маршрута захода на посадку, без снижения.

Снижение ВС начинается после выхода из зоны ожидания, с учетом воздушной обстановки, с соблюдением установленных безопасных интервалов и высоты.

ГЛАВА 13

ОЧЕРЕДНОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

125. При регулировании потока прибывающих ВС органом ОВД устанавливается очередность захода на посадку, о чем информируются экипажи ВС.

126. Очередность захода на посадку устанавливается с таким расчетом, чтобы облегчить прибытие максимального числа ВС с наименьшей средней задержкой.

Приоритет при заходе на посадку предоставляется ВС:

находящемуся в аварийной ситуации;

имеющему минимальный остаток топлива;

с находящимся на борту ВС больным или тяжело раненым, нуждающимся в срочной медицинской помощи;

выполняющему литерный полет;

с пассажирами на борту;

другим ВС по решению соответствующего органа ОВД.

127. При одновременном заходе на посадку по ПВП двух однотипных ВС, находящихся на посадочной прямой, преимущество совершить посадку первым имеет ВС, летящее впереди, слева или ниже.

128. ВС, выполняющие посадку или находящиеся на конечном этапе захода на посадку, пользуются приоритетом по отношению к ВС, выполняющим вылет.

ГЛАВА 14

ОВД ПРИ ПОЛЕТАХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ВПП

129. При одновременном использовании параллельных или почти параллельных ВПП применяются раздельные или полусмешанные параллельные операции.

130. При осуществлении раздельных и полусмешанных параллельных операций, в зависимости от возможностей используемых средств наблюдения и навигации, выполняются следующие типы заходов на посадку:

точный заход на посадку по ILS, GBAS, SBAS;

заход на посадку по неточным системам захода на посадку (NDB, GNSS, VOR, VOR/DME);

визуальный заход на посадку.

131. При осуществлении раздельных и полусмешанных параллельных операций применяются минимумы радиолокационного эшелонирования не менее установленных для одной ВПП.

ГЛАВА 15

КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОВД

132. Координация при ОВД осуществляется в целях:
максимально возможного удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства;

исключения конфликтных ситуаций, которые могут возникнуть в случае отклонения от стандартных условий полета.

133. Координации при ОВД подлежит следующая деятельность:

разработка временных режимов и кратковременных ограничений, а также проведение мероприятий, связанных с их введением и снятием;

обеспечение литерных полетов;

использование особых маршрутов, спрямление маршрутов ОВД и использование дополнительных эшелонов (высот) полетов;

использование аэродромов государственной авиации для посадки ВС ГА и аэродромов ГА для посадки ВС государственной авиации или совместное использование аэродромов, если используемые аэродромы не определены как аэродромы совместного использования или совместного базирования;

передача управления (на связь) ВС при обеспечении их полетов вне маршрутов RNAV и MBJ;

проведение воздушных парадов;

выполнение тренировочных, показательных, специальных полетов;

выполнение парашютных прыжков, преднамеренного сброса различных десантируемых предметов, запуск аэростатов;

проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;

проведение мероприятий по предупреждению и прекращению нарушений порядка ИВП;

осуществление операций, проводимых при совершении или угрозе совершения АНВ;

любая другая деятельность, которая может оказать влияние на безопасность полетов гражданских ВС.

ГЛАВА 16

КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ОРГАНАМИ ОВД

134. Координация и передача управления между смежными органами ОВД, диспетчерскими пунктами и диспетчерами УВД включают:

передачу расчетных данных;

координацию и согласование условий;

прием/передачу управления ВС между смежными органами ОВД.

135. Расчетные данные содержат:
номер рейса (опознавательный индекс) ВС;
код ВРЛ;
РПУ и расчетное время полета;
эшелон (высоту) полета, с указанием режима набора или снижения (при необходимости) на РПУ;
запрашиваемый эшелон полета, если он отличается от фактического эшелона ВС;
дополнительную информацию (при необходимости).

136. В целях достижения высокого уровня единообразия и гармонизации применяемых операционных процедур ОВД органами ОВД применяются стандартные процедуры координации и передачи УВД.

137. Стандартные процедуры координации между органами ОВД соседних государств оговариваются в соглашениях о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД.

138. Стандартные процедуры координации включают информацию о:
районах (зонах) действия и районах общих интересов, структуре и классификации воздушного пространства;

делегировании ответственности за предоставление ОВД;
процедурах обмена расчетными данными, сообщениями по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и (или) речевых средств связи;

радиотелефонном позывном и радиочастоте соответствующего органа ОВД;
процедурах передачи запросов утверждения;
основных точках, эшелонах или времени передачи УВД;
условиях передачи и приема управления (установленные высоты или эшелоны полета, минимальные интервалы эшелонирования при передаче управления и порядок применения автоматизированной передачи радиолокационного управления);

процедурах радиолокационной координации и процедурах присвоения кодов ВРЛ;
процедурах, применяемых к вылетающим ВС;
зонах ожидания и процедурах, применяемых к прибывающим ВС;
процедурах, применяемых в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, и дополнительную информацию по взаимодействию и передаче УВД.

139. В отношении ВС, не утвержденных к полетам в воздушном пространстве RVSM, передающий орган ОВД дополняет расчетные данные, передаваемые принимающему органу ОВД, соответствующей информацией.

140. В случаях, если допущенное к полетам в воздушном пространстве RVSM ВС не может в дальнейшем выдерживать соответствующий вертикальный интервал и запрашивает выполнение полета в европейском воздушном пространстве RVSM, передающий орган ОВД информирует об этом принимающий орган ОВД.

141. В процессе координации передача расчетных данных органами ОВД и согласование условий проводятся заблаговременно с тем, чтобы принимающий орган ОВД мог проанализировать воздушную обстановку и подготовиться к приему управления.

142. Если полетное время от аэродрома вылета ВС до границы смежного диспетчерского района меньше 10 минут, орган ОВД до запуска двигателей ВС направляет принимающему органу ОВД запрос подтверждения.

Выпуск ВС без получения подтверждения от принимающего органа ОВД соседнего диспетчерского района не допускается.

143. В случае, когда расчетные данные о пролете границы РПИ должны передаваться для утверждения принимающим органом ОВД, время в отношении ВС, которое еще не взлетело, основывается на расчетном времени вылета, определяемом органом ОВД, в районе действия которого расположен аэродром вылета.

Сроки и условия, при которых направляются запросы подтверждения, оговариваются в соглашениях.

144. При запросе экипажем ВС первоначального разрешения или разрешения на изменение текущего плана полета, когда полетное время до границы соседнего

диспетчерского района меньше 10 минут, вход в воздушное пространство соседнего диспетчерского района разрешается после проведения координации между смежными органами ОВД.

145. Допускается согласование органами ОВД иных РПУ, если это предусмотрено в соглашении, за исключением случаев, когда применяется безречевая передача УВД.

Принимающий орган ОВД информирует передающий орган ОВД о всех имеющихся ограничениях и передает условия входа ВС в его зону действия.

Передача ВС на УВД осуществляется после согласия принимающего органа ОВД взять управление на себя. Принимающий орган ОВД не информирует передающий орган ОВД об установлении связи с передаваемым ВС и о принятии ВС на УВД, если это отражено в соглашении.

146. Если экипаж ВС не вышел на связь в течение 3 минут от расчетного времени прохождения РПУ, принимающий орган ОВД информирует об этом передающий орган ОВД.

147. В случае, когда применяются минимумы эшелонирования, основанные на времени, передача ВС на УВД осуществляется по расчетному времени достижения ВС общей границы диспетчерских районов, если между двумя соответствующими органами ОВД не согласовано иное.

148. При возникновении аварийной обстановки или непредвиденных обстоятельствах в полете, когда безопасность полета не гарантируется, в сообщение о координации включаются:

информация о возникшей аварийной обстановке или непредвиденных обстоятельствах;

данные текущего плана полета;

время последнего выхода ВС на связь.

149. В случае, если требуется оказание помощи смежному органу ОВД по опознаванию ВС, в органы ОВД смежного РПИ представляются информация о ходе полетов по маршрутам, проходящим в непосредственной близости от границы РПИ, и данные из плана полета.

150. Соответствующий орган ОВД передает информацию о полете ВС органу ОВД, предоставляющему ПИО (FIS) и аварийное оповещение, до достижения границы действия.

151. Между диспетчерскими пунктами или диспетчерами УВД, работающими в составе одного диспетчерского органа, осуществляется обмен расчетными данными о движении ВС и диспетчерской информацией в отношении:

всех ВС, обеспечение УВД которых будет передано другому диспетчеру УВД;

ВС, выполняющих полеты вблизи границы района (зоны) действия диспетчера УВД, полет которого может оказывать влияние на УВД в соседнем районе действия.

152. В процессе координации осуществляются оценка факторов риска для безопасности полетов применительно к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских ВС, и разработка надлежащих мер по минимизации факторов риска.

153. В случаях, когда планируемая деятельность может представлять угрозу для гражданских ВС, РПР (РПА):

получает информацию от начальника дежурной смены военного сектора Минского ЦЕС ОрВД о характере деятельности, которая может представлять угрозу для безопасности полетов гражданских ВС;

согласовывает объем зарезервированного воздушного пространства и период вводимых ограничений (время начала и окончания действия ограничений, периоды приостановления введенных ограничений);

организует своевременное доведение согласованных ограничений до органов ОВД и экипажей ВС;

доводит до начальника гражданского сектора ЕС ОрВД информацию о планируемой деятельности в воздушном пространстве, которая может представлять угрозу для гражданских ВС.

154. В целях своевременного оповещения о деятельности в воздушном пространстве и обеспечения безопасности полетов ВС координация осуществляется в соответствии с требованиями, установленными законодательством в области ГА.

155. Изменение плана полета ВС согласовывается с соответствующим органом ЕС ОрВД на этапах предварительного, суточного или текущего планирования.

В процессе ОВД производится согласование выполнения полета ВС по спрямленной траектории с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД, если этот полет затрагивает деятельность по ИВП других пользователей.

156. Органы ОВД и управления полетами осуществляют оперативный обмен информацией, относящейся к обеспечению безопасного ОВД.

157. Органы ОВД обеспечивают достоверность предоставляемой информации и своевременность ее доведения.

ГЛАВА 17

КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ОРГАНАМИ ОВД И САИ

158. Обеспечение аэронавигационной информацией органов ОВД осуществляется органами САИ, которые предоставляют аэронавигационные данные, необходимые для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации.

159. Для того, чтобы органы САИ получали сведения, позволяющие им выдавать самую последнюю предполетную информацию, ответственный орган ОВД незамедлительно сообщает ответственному органу САИ:

информацию об условиях на аэродроме, полученную от службы аэродромного обеспечения полетов;

информацию об ограничениях и запретах в пределах района действия;

информацию об эксплуатационном состоянии соответствующих средств РТОП и АвЭС, а также ССО, расположенных в пределах района действия, полученных от соответствующих служб;

любую другую информацию, считающуюся важной для производства полетов.

Соответствующий орган ОВД незамедлительно сообщает САИ информацию об изменениях ранее представленной информации.

160. Аэронавигационные данные, касающиеся ОВД, определяются и сообщаются в соответствии с требованиями точности и целостности.

ГЛАВА 18

ОВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

161. Диспетчер ОВД, в зоне действия которого выполняется полет ВС по ПВП, осуществляет:

назначение безопасной высоты полета экипажу ВС, выполнявшему полет по ПВП в классе Е, при принятии решения о переходе к полету по ППП;

своевременное и достоверное информирование экипажа ВС о воздушной и метеорологической обстановке, доведение прогноза погоды и коррективов к нему;

предоставление диспетчерского ОВД при полете по ППП и установление безопасных интервалов эшелонирования.

162. При выполнении полетов в пределах воздушного пространства класса Е экипаж ВС сообщает о взлете (входе в зону действия диспетчера ДЦ ПИО (FIS) (МДП), начале авиационных работ) и сообщает о посадке (выходе из зоны действия ДЦ ПИО (FIS) (МДП), окончании авиационных работ).

163. Решение о переходе от полета по ПВП к полету по ППП принимает экипаж ВС, о чем он незамедлительно информирует соответствующий орган ОВД.

При получении информации о наличии на маршруте ПМУ орган ОВД информирует об этом КВС.

Орган ОВД обеспечивает эшелонирование ВС, выполняющих полеты по ПВП с другими ВС, выполняющими полет по ППП. Для ВС, выполняющих полеты по ППП, допускается применять векторение.

164. Визуальные полеты ночью осуществляются самолетами 4-го класса и вертолетами при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, аварийных и поисково-спасательных работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов в пределах нижнего воздушного пространства.

Визуальные полеты ночью выполняются на эшелонах при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС на протяжении всего маршрута.

Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешаются только с применением вертикального эшелонирования.

При невозможности обеспечить вертикальное эшелонирование таких полетов организуется одностороннее движение ВС.

В случае попадания ВС в условия, исключающие визуальный полет ночью, КВС переходит на полет по ППП.

Визуальные полеты ночью предусматривают контроль диспетчером ОВД соблюдения интервалов между ВС с применением средств наблюдения и (или) на основании информации, получаемой от экипажей ВС.

165. Диспетчер ОВД, в районе действия которого выполняется визуальный полет ночью:

- обеспечивает установленные интервалы между ВС при вылете;
- обеспечивает соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;
- осуществляет ПИО (FIS) и своевременно предоставляет информацию о движении.

ГЛАВА 19

ОВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ПО ППП

166. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется полет ВС по ППП, осуществляет:

- назначение безопасного эшелона (высоты) полета;
- обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
- контроль по имеющимся средствам и докладам экипажа ВС за выдерживанием ВС заданного эшелона (высоты) и маршрута полета, схемы выхода, снижения и захода на посадку;
- своевременное информирование экипажа о воздушной, метеорологической обстановке и об отклонениях от заданной траектории полета;
- выдачу экипажу ВС обоснованных указаний, разрешений и рекомендаций.

167. По согласованию с органом ОВД или по его указанию допускается отклонение ВС от текущего плана полета или условий диспетчерского разрешения при возникновении аварийной обстановки или непредвиденных обстоятельств, а также в случае незаконного вмешательства в действия экипажа ВС.

ГЛАВА 20

ОВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В СОСТАВЕ ГРУППЫ

168. Диспетчер УВД осуществляет эшелонирование группы ВС относительно других ВС при полетах по ППП с учетом соблюдения интервалов до ведущего группы и последнего ВС, выполняющего полет в составе группы.

При необходимости для полета группы допускается выделять несколько эшелонов.

169. При подходе группы ВС к аэродрому посадки, при полете на эшелонах – за 100–90 км до аэродрома, а при полете ниже нижнего эшелона – за 50–40 км до аэродрома, диспетчер УВД запрашивает у ведущего группы следующую информацию:

- количество и типы ВС в группе;
- расчетное время прибытия;

планируемую организацию посадки (одновременно или последовательно);
требуемые для производства посадки интервалы (горизонтальные и (или) временные) между ВС.

Полученную информацию диспетчер УВД доводит до РПА.

РПА, получив информацию, указанную в части первой настоящего пункта, исходя из анализа фактической воздушной и метеорологической обстановки, характеристик летного поля и маршрута освобождения ВПП, имеющих ограничения, принимает решение об организации посадки ВС.

Принятое решение РПА доводит до диспетчера УВД, который передает полученную информацию ведущему группы ВС.

170. Посадка ВС, выполняющих полет в составе группы, производится последовательно.

Выполнение посадки на одну ВПП ВС, выполняющих полет по ПВП в составе группы, разрешается днем в ВМУ.

Выполнение посадки на одну ВПП ВС, выполняющих полет в составе группы по ППП, разрешается по одному.

171. Одновременную посадку на одну ВПП группы ВС, выполняющих посадку по вертолетному, разрешается выполнять днем в ВМУ.

172. При посадке группы ВС на одну ВПП ночью разрешается одновременное нахождение на ВПП не более одного ВС.

Одновременный взлет ВС в составе группы с одной ВПП разрешается днем в ВМУ.

Ночью одновременный взлет ВС в составе группы не допускается.

173. Порядок взлета ВС в составе группы согласовывается ведущим группы ВС с РПА.

В процессе согласования ведущий группы информирует РПА о порядке выруливания, занятия ВПП, взлета, сбора группы ВС, выхода на установленную основную точку по маршруту полета, порядке ведения радиообмена (с ведущим группы или командиром каждого ВС).

174. Согласование организации взлета группы ВС между РПА и ведущим группы подлежит обязательной регистрации на средствах документирования.

По результатам согласования решение о порядке взлета ВС в составе группы РПА принимает с учетом фактической воздушной и метеорологической обстановки, характеристик летного поля, имеющих ограничения.

О принятом решении РПА информирует диспетчеров соответствующих пунктов ОВД.

ГЛАВА 21

ОВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РВС

175. Для использования РВС установленные типы спецификации RCP соответствуют уровню ОВД и утверждаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

При установлении спецификации RCP для связи, основанной на характеристиках, органы ОВД оснащаются оборудованием, функционально способным обеспечить установленную спецификацию RCP.

В воздушном пространстве использования РВС вводятся ограничения в соответствии с техническими возможностями средств связи конкретных ВС.

ГЛАВА 22

ОВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ RBS

176. Требуемые характеристики наблюдения (RSP) включают в себя требования к характеристикам наблюдения, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения наблюдения и соответствующего времени передачи данных, непрерывности, готовности, целостности, точности данных наблюдения, безопасности

и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной классификации (структуре) воздушного пространства.

177. При использовании PBS установленные типы спецификации RSP соответствуют уровню ОВД и утверждаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

При установлении спецификации RSP для PBS, органы ОВД оснащаются оборудованием, функционально способным обеспечить установленную спецификацию RSP.

ГЛАВА 23

ОВД С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ RNAV

178. В случае, если бортовое оборудование ВС, выполняющего полет по маршруту RNAV, не поддерживает требования навигационных характеристик, установленные типом RNAV вследствие отказа, снижения точности, наличия аномалии GNSS, экипаж ВС запрашивает у органа ОВД изменение диспетчерского разрешения или векторение до выхода ВС на конечный этап захода на посадку.

179. При получении информации об отказах наземных и (или) спутниковых навигационных средств, обеспечивающих требуемые навигационные характеристики или заход на посадку с использованием GNSS, орган ОВД, осуществляющий управление на маршруте ОВД, в ТМА или CTR, информирует об этом экипажи ВС, находящиеся у него на обслуживании.

180. В зависимости от характера отказа и воздушной обстановки диспетчер УВД разрешает полет в соответствии с выданным диспетчерским разрешением или выдает новое диспетчерское разрешение, при этом:

направляет ВС на навигационное средство;

если направление ВС на навигационные средства невозможно, использует метод векторения до возобновления навигации с помощью собственных средств данного ВС.

181. Полеты по особым маршрутам CDR3 и в воздушном пространстве FRA выполняются с разрешения диспетчера УВД и по готовности экипажа.

Полет начинается от основной точки маршрута по плану или фактического местоположения ВС и заканчивается основной точкой маршрута по плану.

ГЛАВА 24

ОВД ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ЧАСТОТНОГО РАЗНОСА КАНАЛОВ 8,33 КГЦ

182. Все ВС, выполняющие полет в качестве GAT в воздушном пространстве класса С выше FL195, оснащаются средствами радиосвязи с разносом каналов 8,33 кГц.

183. Государственные ВС, не оборудованные средствами радиосвязи с разносом каналов 8,33 кГц, допускаются к полетам в качестве GAT в воздушном пространстве выше FL195 по согласованию с РПР.

184. До входа в воздушном пространстве Минского РПИ все ВС, не оснащенные средствами радиосвязи с разносом каналов 8,33 кГц и не имеющие освобождения от обязательного оснащения, снижаются диспетчером УВД ниже FL195.

ГЛАВА 25

ИНФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНОВ ОВД О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ

185. Информирование органов ОВД о местоположении ВС передается в форме донесения о местоположении в пунктах передачи донесений, которые устанавливаются либо в качестве ПОД, либо по запросу.

Донесения ВС о его местоположении передаются на маршрутах при пролете или как можно раньше после пролета каждого установленного ПОД.

186. Донесения о местоположении передаются органу ОВД, обслуживающему воздушное пространство, в котором ВС выполняет полет, и органу ОВД смежного РПИ, в котором планируется дальнейший полет данного ВС.

187. Донесение о местоположении органу ОВД, обслуживающему воздушное пространство, в котором ВС выполняет полет, содержит информацию о местоположении ВС, опознавательный индекс ВС и эшелон (высоту) полета.

Донесение о местоположении органу ОВД РПИ, в котором планируется дальнейший полет данного ВС, содержит:

опознавательный индекс ВС;

информацию о местоположении ВС;

эшелон полета или абсолютную высоту (текущую высоту при следовании с переменным профилем полета);

расчетное время полета следующей основной точки.

При наличии данных о ВС, поступающих от средств наблюдения, в первоначальный вызов после изменения радиочастоты (пролета ПОД) допускается включать только опознавательный индекс ВС и эшелон (высоту) полета.

188. Если в установленное время от экипажа ВС не поступило донесение о местоположении и информация о ходе полета ВС отсутствует, диспетчер УВД предпринимает оперативные меры по выяснению причины отсутствия донесения.

189. При передаче донесений экипажами ВС и при ретрансляции таких донесений органами ОВД используются специальные форматы сообщений и фразеология, установленные законодательством.

ГЛАВА 26

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

190. ОПВД осуществляется специально создаваемыми группами ОПВД (планирования потоков воздушного движения), функционирование деятельности которых организуется с постом ОПВД (FMP) Минского РДЦ.

191. Основными функциями ОПВД являются:

сбор и обобщение данных об аэронавигационной инфраструктуре и предельно допустимых нормативах пропускной способности смежных районов ОВД и международных аэродромов, расположенных в Европейском регионе ОПВД;

сбор и анализ данных о всех планируемых контролируемых полетах в районе ОВД, а также в диспетчерских районах Европейского региона ОПВД;

прогноз потоков воздушного движения (выявление районов и периодов времени с ожидаемой интенсивностью воздушного движения, превышающей предельно допустимые нормативы);

координация деятельности органов ОВД для принятия мер, направленных на увеличение пропускной способности воздушного пространства в случаях, когда недостаток пропускной способности не может быть устранен;

своевременное принятие мер, исключающих превышение пропускной способности воздушного пространства, разработка рекомендаций.

192. ОПВД обеспечивается органом НМОС при поддержке FMP и применяется для: максимального использования пропускной способности воздушного пространства;

предотвращения перегрузки органов ОВД;

соответствия интенсивности потока воздушного движения утвержденной пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов УВД);

оптимизации потока воздушного движения;

предоставления эксплуатантам ВС информации относительно планируемого и фактического применения процедур ОПВД для эффективного планирования полетов.

193. Взаимодействие НМОС и FMP по вопросам ОПВД осуществляется на основании регионального аэронавигационного соглашения.

194. FMP выполняет функции ОПВД в границах контролируемого воздушного пространства Минского РПИ.

195. Персонал FMP осуществляет свою деятельность в порядке, определяемом технологией работы, которая утверждается начальником Минского РДЦ.

196. ОПВД организуется и осуществляется на предварительном, суточном и текущем этапах планирования.

197. Предварительный этап планирования определяется периодом более чем 6 дней до дня выполнения полетов и включает в себя разработку предварительного плана.

На предварительном этапе планирования:

выявляется ожидаемая потребность в ИВП;

выявляются периоды времени и объемы воздушного пространства, в которых ожидается превышение нормативов пропускной способности;

разрабатываются меры ОПВД для предотвращения перегрузки диспетчерских пунктов (секторов УВД).

198. Суточный этап планирования определяется периодом от 6 дней до дня выполнения полетов и включает в себя доработку предварительного плана с учетом уточненных данных и распоряжений руководящих органов ЕС ОрВД.

На суточном этапе планирования:

корректируется предварительный план и разрабатываются мероприятия ОПВД;

согласовываются маршруты и мероприятия ОПВД с Минским РДЦ;

осуществляется окончательная координация деятельности с НМОС и оперативными органами ЕС ОрВД;

всем заинтересованным пользователям воздушного пространства предоставляется информация относительно внедрения мероприятий ОПВД и использования особых маршрутов на предстоящие сутки.

199. Текущий этап планирования осуществляется в период текущих суток выполнения полетов и включает:

обработку оперативной информации об ИВП и корректировку текущего плана;

применение согласованных тактических мероприятий с целью обеспечения ускоренного потока воздушного движения;

контроль применения мероприятий ОПВД и, в случае необходимости, их корректировку.

На текущем этапе планирования согласно заключенным соглашениям между НМОС и FMP:

осуществляются и корректируются мероприятия ОПВД, которые были запланированы на этапе суточного планирования;

всем пользователям воздушного пространства распространяются откорректированные сообщения согласно текущим изменениям;

обеспечивается соответствие значений потребности в ИВП значениям предельно допустимой пропускной способности.

200. К нарушению процедур ОПВД относятся:

превышение нормативов пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов УВД), произошедшее вследствие применения процедур ОПВД, не обеспечивших необходимую защиту от перегрузки или оказавшихся неэффективными;

взлет ВС без учета Slot и (или) по которому не было получено подтверждение.

201. Процедуры ОПВД не принимаются в отношении следующих полетов ВС:

находящихся в аварийном положении;

выполняемых в гуманитарных целях;

выполняемых в медицинских целях и специально заявленных органами здравоохранения;

выполняемых в целях выполнения поисковых и аварийно-спасательных работ;

имеющих статус литерных;

в отношении которых существуют особые требования органов государственного управления.

ГЛАВА 27

ОВД С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ НАБЛЮДЕНИЯ

202. При ОВД используется информация от средств наблюдения. При этом средства наблюдения допускается применять как самостоятельно, так и в сочетании.

203. Информация, получаемая от средств наблюдения, используется для целей УВД и обеспечения эшелонирования ВС, при условии:

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

наличия на борту ВС ответчика ВРЛ;

что в случае использования ADS-B или MLAT доступность данных от ВС является приемлемой.

204. В целях индивидуального опознавания ВС каждому присваивается код ВРЛ, который сохраняется в течение всего полета.

205. Информация, отображаемая на ИВО, используется для:

205.1. обеспечения необходимого ОВД, сокращения задержек, предоставления спрямленных маршрутов и оптимальных профилей полета;

205.2. обеспечения вылетающих ВС векторением в целях ускорения потока вылетающих ВС и ускорения набора высоты до крейсерского эшелона;

205.3. векторения ВС в целях разрешения потенциальных конфликтных ситуаций;

205.4. обеспечения прибывающих ВС векторением в целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку ВС;

205.5. выдачи рекомендаций экипажам ВС по обходу зон с опасными метеорологическими явлениями;

205.6. обеспечения контроля за воздушным движением с целью:

определения местоположения ВС;

предоставления экипажам ВС дополнительной информации относительно другого движения;

предоставления экипажам информации относительно любых существенных отклонений ВС от выданных разрешений и их условий;

205.7. обеспечение контроля за траекторией полета ВС;

205.8. обеспечения эшелонирования при отказе радиосвязи с ВС.

206. До начала предоставления ОВД диспетчер УВД производит опознавание ВС, информирует об этом экипаж ВС и в дальнейшем контролирует местоположение опознанного ВС. Опознавание ВС производится с использованием информации, получаемой от средств наблюдения и отображаемой на ИВО.

В случае потери на ИВО отметки ВС диспетчер УВД информирует об этом экипаж ВС и сменного инженера службы ЭРТОС.

207. При использовании ВОРЛ, ADS-B и MLAT опознавание ВС устанавливается одним из следующих способов:

распознаванием позывного ВС в формуляре сопровождения;

распознаванием присвоенного дискретного кода ВРЛ в формуляре сопровождения;

прямым распознаванием позывного ВС, оборудованного режимом S, в формуляре сопровождения;

подтверждением опознавания ВС;

контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода ВРЛ;

контролем за выполнением указания о включении режима приемоответчика ВРЛ в режиме «ОПОЗНАВАНИЕ».

208. При использовании ПОРЛ опознавание ВС осуществляется путем применения следующих способов:

сравнение данных о местоположении и направлении полета ВС по докладу экипажа с радиолокационной отметкой ВС на ИВО;

сравнение данных наблюдаемой радиолокационной отметки и информации о только что вылетевшем ВС (опознавание устанавливается в пределах 1 м. мили (2 км) от торца ВПП);

определение курса полета и контроля линии пути ВС;

контроль за изменениями местоположения конкретной отметки ВС на ИВО и выполненным маневром ВС;

контроль выполнения команд диспетчера УВД по информации, отображаемой на ИВО.

Для опознавания ВС дополнительно допускается использовать данные радиопеленгатора, ADS-B, иных, имеющихся в распоряжении диспетчера УВД, средств навигации и наблюдения.

209. Передача опознавания ВС от одного диспетчера УВД к другому осуществляется в случае, когда отметка от ВС отображается на ИВО передающего и принимающего диспетчеров УВД.

Передача опознавания ВС осуществляется одним из следующих способов:

уведомлением о нахождении отметки ВС, отображаемой на ИВО с помощью автоматизированных средств;

передачей информации о дискретном коде ВС;

уведомлением о том, что ВС, находящееся в зоне действия средств наблюдения, оборудованных приемоответчиком ВРЛ режима S, оборудовано приемоответчиком ВРЛ, работающим в режиме S;

конкретным указанием (указанием пальцем) на отметку ВС, если два ИВО расположены рядом;

соотношением местоположения отметки ВС с географическим местом и навигационным средством, отображенным на ИВО передающего и принимающего диспетчеров УВД, или посредством использования данных о пеленге и расстоянии от этого места или средства вместе с данными о линии пути ВС на ИВО, если маршрут следования ВС не известен обоим диспетчерам;

выдачей указания передающим диспетчером УВД экипажу ВС об изменении кода ВРЛ и наблюдением принимающим диспетчером УВД за этим изменением.

210. Диспетчер УВД информирует экипаж ВС о его местоположении в следующих случаях:

после опознавания, проведенного с использованием средств ПОРЛ;

по запросу экипажа ВС;

когда расчетные данные экипажа ВС существенно отличаются от данных, отображаемых на ИВО;

когда экипажу ВС дается указание продолжить полет в соответствии с планом полета, если в результате векторения ВС отклонилось от ранее заданного маршрута;

перед прекращением УВД, если ВС отклонилось от своего заданного маршрута.

Информация о местоположении ВС передается как:

хорошо известное географическое место, основная точка, маршрутное навигационное средство или средство захода на посадку;

магнитный путевой угол и расстояние до/от основной точки, маршрутного навигационного средства или средства захода на посадку;

направление и расстояние от известного места;

расстояние до точки приземления, если ВС находится на конечном этапе захода на посадку;

расстояние и сторона нахождения от осевой линии маршрута ОВД.

Во всех случаях информация о местоположении привязывается к точкам, относящимся к маршруту полета данного ВС и отображаемым на карте ИВО.

ГЛАВА 28

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ НАВИГАЦИОННОЙ ПОМОЩИ

211. Навигационная помощь предоставляется экипажу ВС в случаях неустойчивой работы бортового навигационного оборудования, при возникновении непредвиденных обстоятельств в полете, отклонении от заданного маршрута или заданной схемы ожидания, с целью обхода районов с опасными метеорологическими явлениями.

Диспетчер УВД информирует экипаж опознанного ВС об оказании навигационной помощи в случае, если такое отклонение может привести к нарушению порядка ИВП.

Экипаж ВС запрашивает у диспетчера УВД навигационную помощь с указанием причины и характера складывающейся ситуации.

212. Навигационная помощь оказывается методом векторения.

Векторение осуществляется путем подачи команды экипажу ВС на установку конкретного курса полета для выдерживания ВС необходимой линии пути и предусматривает соблюдение следующих требований:

векторение ВС осуществляется по траектории, при полете по которой экипаж сможет контролировать свое местоположение по показаниям навигационных средств (с целью снижения последствий отказа средств наблюдения);

в случае, когда векторение осуществляется с отклонением от ранее заданного маршрута, экипажу ВС сообщается цель наведения и границы окончания наведения;

при выходе из района действия векторение завершается до рубежа, расположенного на расстоянии не менее 5 м. миль от границы района действия органа ОВД, если иное не согласовано со смежным органом ОВД;

при выполнении векторения ВС не выходит за пределы контролируемого воздушного пространства, за исключением случаев возникновения аварийной обстановки, непредвиденных обстоятельств или необходимости обхода района с опасными метеорологическими явлениями.

При прекращении векторения диспетчер УВД дает указание экипажу ВС продолжить полет в соответствии с планом полета, сообщая ему местоположение ВС, а в случае отклонения ВС от ранее заданного маршрута дает указание по выходу на линию заданного пути или основную точку (магнитный путевой угол и расстояние до основной точки, маршрутного навигационного средства или средства захода на посадку).

213. Диспетчер УВД информирует экипаж ВС, если по каким-либо причинам обслуживание с использованием средств наблюдения прервано или прекращено.

В этом случае диспетчер УВД обеспечивает между этим ВС и другими контролируруемыми ВС эшелонирование, основанное на времени.

214. Диспетчер УВД имеет актуальную информацию в отношении:

установленных минимальных абсолютных высот полета в пределах района действия; нижнего безопасного эшелона полета.

215. Информация о возможном попадании ВС в зону с опасными метеорологическими явлениями передается экипажу ВС заблаговременно.

По запросу экипажа ВС диспетчер УВД предоставляет рекомендации относительно наилучшего варианта обхода зоны с опасными метеорологическими явлениями.

При векторении ВС в связи с обходом района с опасными метеорологическими явлениями диспетчер УВД убеждается в том, что это ВС может быть возвращено на ранее заданную ему траекторию полета в пределах своего района действия.

В случае, когда возврат на ранее заданную траекторию полета не представляется возможным, диспетчер УВД информирует экипаж ВС и диспетчера ОВД смежного района о складывающейся ситуации.

216. В случае, если экипаж ВС, выполняющий полет по ПВП и сообщивший о том, что он не уверен в своем местоположении, потерял ориентировку или по маршруту полета наблюдаются опасные метеорологические явления, диспетчер УВД, в зависимости от обстоятельств, запрашивает у экипажа ВС следующую информацию:

метеорологические условия полета ВС;

последнее известное местоположение и высоту (эшелон) полета;

скорость и курс полета от последнего известного местоположения;

наличие на борту ВС навигационного оборудования;

выбранный режим и код ВРЛ (при наличии соответствующего оборудования);

аэродромы вылета и назначения;

количество лиц на борту ВС;

располагаемое время полета.

217. В случае, если связь с ВС неустойчивая или нарушена, экипажу ВС дается команда на набор высоты, исходя из наличия соответствующих погодных условий, воздушной обстановки и других обстоятельств.

218. Оказание помощи экипажу в определении местоположения ВС допускается осуществлять с использованием средств наблюдения, пеленгатора, навигационных средств или посредством его ориентирования другими ВС.

219. Орган ОВД передает экипажу ВС информацию о ближайших пригодных для посадки аэродромах.

220. Если экипаж ВС докладывает о том, что он не может продолжать выполнение полета в ВМУ, орган ОВД сообщает минимальную безопасную высоту полета по ППП в районе предполагаемого нахождения ВС, разрешает набор высоты и назначает высоту (эшелон) полета.

221. Если местоположение ВС установлено, экипажу ВС допускается рекомендовать маршрут полета для выхода на линию заданного пути или аэродром посадки.

ГЛАВА 29

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДХОДА, АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПИО (FIS) С ПРИМЕНЕНИЕМ СРЕДСТВ НАБЛЮДЕНИЯ

222. Информацию, представленную на ИВО, допускается использовать для выполнения следующих дополнительных функций при диспетчерском обслуживании подхода:

- обеспечение векторения прибывающих ВС для выхода в зону действия навигационного средства обеспечения захода на посадку;

- обеспечение векторения прибывающих ВС до точки, от которой может быть выполнен визуальный заход на посадку;

- обеспечение векторения прибывающих ВС до точки, от которой может быть выполнен заход на посадку с использованием обзорного радиолокатора;

- обеспечение контроля за выполнением заходов ВС на посадку;

- обеспечение векторения взлетевшим ВС (при необходимости);

- оказание навигационной помощи ВС, выполняющим полет по ПВП.

223. При радиолокационном управлении заходящими на посадку ВС диспетчер УВД:

- информирует экипажи ВС об очередности захода на посадку;

- обеспечивает установленные интервалы эшелонирования между ВС, находящимися под управлением;

- при передаче информации о местоположении ВС указывает основную точку или навигационное средство, относительно которых выдается данная информация.

224. При векторении диспетчер УВД:

- информирует экипаж ВС о предоставлении и цели векторения;

- задает экипажу ВС курсы для вывода ВС на конечный этап захода на посадку, указывая сторону разворота. Последний заданный курс полета обеспечивает возможность выхода ВС в горизонтальный полет до входа в глиссаду и выход на линию пути конечного этапа захода на посадку под углом 45° или менее;

- дает указание экипажу ВС доложить о входе ВС в зону действия ILS.

225. Векторение обеспечивается до момента:

- входа ВС в зону действия ILS;

- выхода ВС на линию пути конечного этапа захода на посадку;

- доклада экипажа ВС о готовности выполнить визуальный заход на посадку (наличия ВПП в поле зрения).

226. Специальные полеты по ПВП не обеспечиваются векторением, за исключением возникновения аварийной обстановки.

227. Средства наблюдения допускается использовать при аэродромном диспетчерском обслуживании для выполнения следующих функций:

- контроль за ВС на конечном этапе захода на посадку;

- контроль за другими ВС, находящимися в окрестностях аэродрома.

228. При предоставлении ПИО (FIS) средства наблюдения допускается использовать только в случае наличия на борту ВС приемоответчика ВРЛ и нахождения ВС в зоне покрытия средствами наблюдения.

Опознанным ВС предоставляется отображаемая на ИВО информация:

о любых наблюдаемых ВС, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными ВС, а также рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновений;

об опасных метеорологических явлениях и, по возможности, выдачи рекомендаций ВС в отношении обхода таких зон;

для оказания навигационной помощи экипажу ВС.

ГЛАВА 30

ОВД ПРИ ПОЛЕТАХ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ, ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ ИЛИ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

229. Допускается получение информации о возникновении аварийной обстановки, непредвиденных обстоятельств, а также о внезапном попадании ВС в особые условия полета диспетчером УВД от экипажа ВС, смежного органа ОВД, или определение такой информации самостоятельно диспетчером УВД, исходя из характера и особенностей выполнения полетного задания, а также по коду ВРЛ.

230. Под особыми условиями полета понимаются условия, требующие принятия дополнительных мер для обеспечения безопасности воздушного движения.

К полетам в особых условиях относятся полеты в условиях (зонах):

обледенения;

сильных ливневых осадков;

грозовой деятельности;

повышенной электрической активности атмосферы;

сильной турбулентности;

сильного сдвига ветра;

сложной орнитологической обстановки.

231. К аварийной обстановке относятся ситуации, связанные с отказом авиационной техники, неисправностью или отказом бортового оборудования, а также иные ситуации, характеризующиеся наличием опасения относительно безопасности ВС и находящихся на его борту лиц.

232. К непредвиденным обстоятельствам относятся:

232.1. непредвиденные обстоятельства в полете:

попадание ВС в особые метеорологические условия;

попадание ВС в облака радиоактивных материалов и токсических химических веществ;

потеря радиосвязи;

отклонение ВС от курса полета;

потеря ориентировки экипажем ВС, выполняющим полет по ПВП;

вынужденная посадка вне аэродрома;

АНВ;

внезапное ухудшение здоровья члена экипажа или пассажира;

перехват ВС в полете;

232.2. непредвиденные обстоятельства, связанные с отказами наземного оборудования;

232.3. появление на ИВО диспетчера УВД неопознанного ВС.

233. К опасным для полетов метеорологическим явлениям относятся:

233.1. на аэродроме вылета и посадки:

гроза над аэродромом;

град;

гололед;

сильное обледенение;

сильные ливневые осадки;
сильная турбулентность;
сильный сдвиг ветра;
вертикальный вихрь (смерч);
усиление приземного ветра свыше 15 м/сек;
шквал;
сильная пыльная буря;
любые явления, вызывающие ухудшение видимости менее установленных критериев;
облачность (вертикальная видимость), высота которой ниже установленных предельных значений, если ее количество 3 октанта и более;

233.2. по маршруту полета:
гроза;
град;
шквал;
сильная турбулентность;
умеренное или сильное обледенение в облаках или обледенение любой интенсивности в осадках;
вертикальный вихрь (смерч).

234. При встрече с опасными для полетов метеорологическими явлениями экипаж ВС принимает меры для их обхода или выхода из зоны их влияния и координирует свои действия с органом ОВД.

235. Орган ОВД, по возможности, выдает рекомендации экипажу ВС по выходу из зоны с опасными для полетов метеорологическими явлениями.

236. Орган ОВД:
предоставляет ОВД в соответствии с запросом экипажа ВС;
продолжает обеспечение установленных интервалов эшелонирования в зависимости от класса воздушного пространства;
информирует смежные органы ОВД и органы ВВС и войск ПВО об изменении параметров (маршрута) полета ВС.

237. При вероятности возникновения атмосферной электрической активности (электризации), сильного обледенения, сильной турбулентности, сильного сдвига ветра диспетчер УВД по запросу дежурного специалиста АМО запрашивает экипажи ВС, находящиеся в районе прогнозирования, о наличии признаков опасных для полетов метеорологических явлений.

238. Орган ОВД при получении информации о предполагаемом месте нахождения облака радиоактивных, токсических химических веществ:
передает информацию экипажам ВС, находящимся в его районе (зоне) действия, с обязательным подтверждением приема информации каждым ВС (при передаче информации общий вызов используется только при неожиданном возникновении опасности);
разрешает и обеспечивает экипажу ВС возможность изменения высоты или курса полета в соответствии с принятым КВС решением;
при изменении параметров полета продолжает обеспечение установленных интервалов эшелонирования или предоставляет экипажам ВС информацию о движении в зависимости от вида ОВД;
информирует смежные органы ОВД и органы ВВС и войск ПВО об изменении параметров (маршрута) полета ВС.

ГЛАВА 31

ОВД ПРИ ПОЛЕТАХ В ЗОНЕ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

239. При наличии у органа ОВД информации об обледенении в районе (зоне) его действия диспетчер УВД информирует об этом экипажи ВС, находящиеся на связи.

240. При получении от экипажа ВС сообщения о наличии обледенения диспетчер УВД:

по сообщениям экипажей ВС и консультации со специалистом АМО рекомендует высоту (эшелон) полета с незначительным обледенением или полным его отсутствием;

передает экипажу ВС условия для изменения высоты (эшелона) полета исходя из фактической воздушной обстановки;

передает данные о наличии обледенения специалисту АМО.

241. Орган ОВД по запросу экипажа ВС обеспечивает внеочередной заход на посадку обледеневшего ВС.

ГЛАВА 32

ОВД ПРИ ПОЛЕТАХ В ЗОНЕ ГРОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

242. Вход ВС в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и зону сильных ливневых осадков не допускается.

243. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков экипаж ВС информирует орган ОВД о возможности продолжения полета, либо о принятии решения на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, или об уходе на запасной аэродром.

244. Обход мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков обеспечивается:

при обходе с применением бортовых РЛС – на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки;

визуально – на удалении не менее 10 км;

под облаками – только днем, вне зоны осадков, на высоте не ниже минимальной безопасной над рельефом местности и искусственными препятствиями и на удалении не менее 200 м ниже нижней границы облачности;

над верхней границей облаков с превышением над ними не менее 500 м.

245. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами осуществляется в том месте, где расстояние между внутренними границами засветок на индикаторе бортовой РЛС не менее 50 км.

246. Диспетчер УВД при наличии информации о характере, расположении и направлении смещения грозowych очагов рекомендует экипажу ВС наиболее приемлемый в сложившейся обстановке вариант обхода грозowych очагов, используя имеющиеся средства наблюдения, метеорологическую информацию, информацию экипажей ВС.

247. При необходимости отклонения ВС от установленных маршрутов ОВД (схем полета) для обхода мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков экипаж ВС запрашивает у органа ОВД разрешение на отклонение от линии пути.

Орган ОВД согласовывает запрашиваемые экипажем ВС изменения условий полета с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД, смежным органом ОВД (при необходимости) и выдает согласованное разрешение экипажу ВС на обход грозowych (ливневых) очагов. О принятом решении информируются органы ВВС и войск ПВО и смежный орган ОВД (при необходимости).

ГЛАВА 33

ОВД ПРИ ПОЛЕТАХ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ И СДВИГА ВЕТРА

248. При полете в условиях турбулентности атмосферы экипаж ВС ощущает болтанку, которая характеризуется резкими неупорядоченными изменениями угла атаки и подъемной силы ВС.

249. Влияние турбулентности на ВС сказывается в зависимости от интенсивности, размеров и ориентаций вихря.

Турбулентность считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0,5g$; умеренной – от $\pm 0,5g$ до $\pm 1,0g$; сильной – $\pm 1,0g$ и более, а в посадочной конфигурации ВС: умеренной – $\pm 0,3 \div 0,4g$; сильной – более $\pm 0,4g$.

250. При получении сообщения о попадании ВС в зону сильной турбулентности диспетчер УВД:

уточняет у экипажей впереди идущих ВС, на каких эшелонах (высотах) и участках маршрута ОВД турбулентность отсутствует;

рекомендует экипажу ВС эшелон (высоту), обеспечивающий (обеспечивающую) безопасное выполнение полета.

251. Если по докладу экипажа ВС смена эшелона не позволяет вывести ВС из зоны сильной турбулентности, диспетчер УВД предлагает экипажу ВС изменение маршрута полета, предварительно согласовав его с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД, смежными органами ОВД (при необходимости), или возвращает ВС на аэродром вылета (запасной аэродром).

252. При необходимости немедленной смены эшелона (экстренном снижении) диспетчер УВД оценивает воздушную обстановку и принимает меры по обеспечению безопасности.

253. При получении от АМО или экипажей ВС информации о наличии в приземном слое сдвига ветра диспетчер УВД немедленно сообщает об этом экипажам ВС перед взлетом и экипажам ВС, заходящим на посадку.

Информацию о наличии в приземном слое сдвига ветра диспетчер УВД уточняет с интервалом в 1 час.

ГЛАВА 34

ОВД ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ СЛОЖНОЙ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ

254. Контроль за скоплениями и массовыми перелетами птиц на пути движения ВС (далее – орнитологическая обстановка) диспетчер УВД осуществляет с использованием средств наблюдения, оптических устройств и визуально.

Контроль орнитологической обстановки производится одновременно с контролем движения ВС.

255. Визуальные орнитологические наблюдения на аэродромах проводятся перед взлетом и заходом на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах секторов взлета и посадки, в районе ВПП и прилегающей к ней территории летного поля.

В случае обнаружения больших скоплений птиц диспетчер УВД информирует экипажи ВС, РП (старшего диспетчера УВД).

256. В случае, когда на аэродроме наблюдаются большие скопления птиц, представляющих серьезную опасность для полетов ВС, РП принимает решение о временном прекращении полетов.

257. Экипаж ВС оповещает диспетчера УВД о скоплениях птиц над приаэродромной территорией и выполняет в полете действия, уменьшающие вероятность и опасность столкновения ВС с птицами.

При невозможности обойти зону сложной орнитологической обстановки допускается принятие КВС решения о возврате в пункт вылета или посадке на ближайшем запасном аэродроме с докладом диспетчеру УВД.

ГЛАВА 35

ОВД В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ

258. При получении сообщения от экипажа о возникновении на борту ВС аварийной обстановки диспетчер УВД:

подтверждает полученную информацию;

уточняет опознавательный индекс и тип ВС, местоположение, эшелон, курс полета, если эта информация неизвестна;

уточняет характер аварийной обстановки, возможность продолжения полета и решение КВС;

оказывает помощь экипажу ВС в зависимости от складывающейся (развития) обстановки;

информирует о ВС, находящемся в аварийной обстановке, РП, органы ОВД по маршруту полета, КЦПС и другие заинтересованные органы в соответствии со схемой оповещения.

259. Для оказания помощи орган ОВД при необходимости:

предоставляет экипажу ВС информацию о ближайших запасных аэродромах, минимальной безопасной высоте, метеорологическую информацию;

запрашивает у экипажа ВС информацию о количестве пассажиров и членов экипажа, остатке топлива, наличии опасных грузов и их характере;

дает указание экипажу ВС перейти на аварийную частоту радиосвязи или ограничивает радиообмен с экипажами других ВС;

информирует экипаж ВС о необходимости смены кода ВРЛ;

принимает меры по освобождению воздушного пространства в направлении движения ВС;

запрашивает необходимую помощь у смежных органов ОВД;

привлекает специалистов летной и инженерно-авиационной служб для передачи экипажу ВС рекомендаций по выполнению полета.

260. РП, получив сообщение о возникновении аварийной обстановки на ВС, организует аварийное оповещение.

ГЛАВА 36

ОВД ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ

261. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут, при использовании имеющихся каналов радиосвязи, на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж ВС не отвечает.

262. При потере радиосвязи орган ОВД предпринимает действия по определению характера потери радиосвязи путем подачи команд экипажу ВС об установлении на приемоответчике ВРЛ кода 7600 или о выполнении маневра, который можно наблюдать на ИВО.

Если перечисленные в части первой настоящего пункта действия не приносят результата, их повторяют на других частотах, которые экипаж ВС может прослушивать, включая частоты речевой связи радионавигационных средств и средств захода на посадку.

263. В случае если определяется, что приемник на ВС функционирует, диспетчер УВД продолжает передавать указания, а для подтверждения принятия ВС выдаваемых диспетчером команд допускается использовать изменение кода ВРЛ.

В случае невозможности установления двусторонней радиосвязи диспетчер УВД передает экипажу ВС указания и информацию о метеорологической обстановке по маршруту полета и на аэродромах предполагаемой посадки без подтверждения приема «БЛИНДОМ» с указанием причины нарушения радиосвязи. Такие сообщения передаются трижды.

264. Диспетчер УВД информирует другие ВС, находящиеся вблизи ВС с отказавшей радиосвязью, а также КЦПС, органы ВВС и войск ПВО, военный сектор Минского ЕС ОрВД о местонахождении, высоте и направлении полета ВС без радиосвязи.

265. Органы ОВД по маршруту полета, аэродрома посадки, получив информацию об обстоятельствах отказа радиосвязи, оказывают помощь по установлению связи с этим ВС.

266. После восстановления радиосвязи или получения информации о том, что это ВС произвело посадку, орган ОВД информирует об этом смежные органы ОВД по маршруту полета ВС, КЦПС, а также другие заинтересованные органы.

267. Если, ВС не вышло на связь, и информация о местонахождении ВС отсутствует, орган ОВД:

предпринимает попытки установить двухстороннюю связь с ВС;

использует все имеющиеся средства для определения его местоположения, в том числе через другие ВС, находящиеся в этом районе;

информирует другие органы ОВД, в район которых ВС может войти в результате отклонения от курса полета;

информирует соответствующие органы ВВС и войск ПВО, предоставляет им план полета и другие сведения относительно отклонившегося от курса ВС.

Нормальное воздушное движение возобновляется и информация в соответствии со схемой аварийного оповещения направляется по истечении 30 минут после того, как наступило (в зависимости от того, какое время наступило позднее):

время прибытия, указанное в текущем плане полетов;

расчетное время прибытия, рассчитанное органом ОВД;

подтвержденное экипажем ВС в последнем сообщении время захода на посадку.

ГЛАВА 37

ОВД ОТКЛОНИВШЕГОСЯ ОТ КУРСА ВС ИЛИ ПОЯВЛЕНИЕ НА ИВО НЕОПОЗНАННОГО ВС

268. ВС допускается рассматривать одновременно как отклонившееся от курса ВС одним органом ОВД и как неопознанное ВС другим органом ОВД.

269. При отклонении ВС от курса полета орган ОВД предпринимает необходимые меры по оказанию ВС помощи для обеспечения безопасного выполнения полета:

сообщает экипажу ВС о его местоположении и рекомендации по дальнейшему выполнению полета;

при необходимости, предоставляет смежным органам ОВД, органам ВВС и войск ПВО и военному сектору Минского ЦЕС ОрВД информацию о переданных этому ВС рекомендациях.

270. При обнаружении неопознанного ВС в районе (зоне) действия орган ОВД: устанавливает принадлежность этого ВС для предоставления соответствующего вида обслуживания;

информирует органы ВВС и войск ПВО и военный сектор Минского ЦЕС ОрВД;

предпринимает попытки установить с ВС двухстороннюю связь;

запрашивает смежные органы ОВД о полете неопознанного ВС и оказании помощи в идентификации и установлении с ним радиосвязи.

ГЛАВА 38

ОВД ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ ВС ВНЕ АЭРОДРОМА

271. В случае, когда дальнейшее продолжение полета невозможно, КВС предоставляется право выполнить посадку на ближайший аэродром или посадочную площадку в пределах Минского РПИ по перечню аэродромов и посадочных площадок ГА с четырехбуквенными индексами местонахождения для кодирования и раскодирования согласно приложению 6 или выполнить вынужденную посадку вне аэродрома на площадку, подобранную с воздуха.

272. Если позволяют обстоятельства, КВС сообщает о решении на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома органу ОВД, в районе действия которого он находится.

По возможности КВС сообщает сведения о месте и времени предполагаемой посадки, передает сигнал бедствия и, при наличии приемоответчика ВРЛ, устанавливает код 7700.

273. Если КВС принял решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, диспетчер УВД:

использует экипажи других ВС (при необходимости и если позволяют метеорологические условия) для уточнения места и исхода посадки;

фиксирует место и время пропадания отметки по данным ИВО;

информирует о вынужденной посадке ВС РП (старшего диспетчера УВД), КЦПС и другие органы в соответствии со схемой оповещения.

274. После вынужденной посадки вне аэродрома экипаж ВС, пользуясь всеми доступными средствами связи, сообщает соответствующему органу ОВД о времени, месте вынужденной посадки, состоянии здоровья членов экипажа, пассажиров, техническом состоянии ВС и необходимой помощи.

275. Перед вылетом с места вынужденной посадки КВС запрашивает и получает от органа ОВД условия на вылет и продолжение полета.

276. Разрешение на вылет с места вынужденной посадки гражданского ВС РП выдает после доклада КВС о принятии решения на вылет.

Орган ОВД передает КВС условия на полет после согласования с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД.

277. При отсутствии связи с органом ОВД и в случаях, не терпящих отлагательства (в том числе стихийное бедствие, угроза жизни экипажу ВС или пассажирам, необходимость оказания помощи раненым), КВС принимает решение на вылет самостоятельно. В этом случае КВС немедленно, после взлета, пользуясь всеми доступными средствами связи, сообщает соответствующему органу ОВД о времени, месте взлета, при наличии приемоответчика ВРЛ устанавливает код 7700 и выполняет полет в соответствии с переданными органом ОВД условиями или, при отсутствии связи с органом ОВД, следует до ближайшего запасного аэродрома.

ГЛАВА 39

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ ОБ АНВ

278. ВС, в отношении которого известно или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству, предоставляется приоритет по сравнению с другими ВС, исходя из конкретных обстоятельств.

279. В случае, когда имеет место АНВ или предполагается, что ВС подвергается незаконному вмешательству, органы ОВД незамедлительно отвечают на запросы данного ВС и предпринимают необходимые действия для ускорения выполнения всех этапов полета, включая внеочередной заход на посадку ВС.

Органы ОВД определяют местонахождение данного ВС, его принадлежность и в соответствии со схемой оповещения немедленно информируют соответствующих должностных лиц и иные компетентные органы об АНВ, по возможности предоставляют им запрашиваемую информацию.

280. Если ВС, находящееся в полете, стало объектом АНВ, КВС делает все возможное для передачи сообщения органу ОВД путем:

- установки кода 7500 или 7700 (если ВС оборудовано приемоответчиком ВРЛ);
- занятия промежуточного эшелона полета;
- изменения маршрута (курса) и профиля полета.

281. Диспетчер УВД обеспечивает готовность распознать любой признак того, что ВС подвергается АНВ.

В случае внезапного изменения в формуляре ВС текущего кода на коды 7500 или 7700 орган ОВД дает указание экипажу ВС подтвердить текущий код ВРЛ или подтвердить правильность установки кода 7500 или 7700, в зависимости от обстоятельств.

Подтверждение правильности установки кода или отсутствие ответа от экипажа ВС служит для органа ОВД доказательством того, что использование кода не является следствием случайного выбора неправильного кода.

282. Во всех случаях, когда известно или предполагается, что ВС подвергается угрозе АНВ, орган ОВД незамедлительно отвечает на запросы экипажа ВС и, по возможности, максимально удовлетворяет его запросы, включая предоставление соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, обеспечивает беспрепятственное выполнение полета ВС на всех этапах.

283. Органом ОВД при обслуживании ВС, подвергнутому угрозе АНВ, учитываются все факторы, которые могут повлиять на выполнение полета ВС, включая запас топлива, возможность изменения маршрута и аэродрома назначения.

При этом орган ОВД:

продолжает передавать экипажу ВС информацию, относящуюся к безопасному выполнению полета, не дожидаясь ответа;

контролирует полет, используя при этом все имеющиеся средства, а также координирует передачу управления с соседними органами ОВД;

постоянно информирует смежные органы ОВД по маршруту полета о развитии ситуации.

284. При получении из других источников информации об угрозе размещения взрывного устройства на борту ВС орган ОВД:

незамедлительно информирует экипаж ВС об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

при отсутствии прямой связи с ВС информирует экипаж ВС через другие органы ОВД или по другим каналам связи;

при нахождении ВС на связи запрашивает решение экипажа ВС;

информирует органы ОВД по направлению полета об ожидаемом или возможном входе ВС в их район действия;

информирует эксплуатанта ВС или его уполномоченного представителя, КЦПС и другие заинтересованные органы в соответствии со схемой оповещения;

принимает срочные меры по исключению риска для других ВС.

285. ВС, находящемуся в полете, незамедлительно выдается новое диспетчерское разрешение следовать в соответствии с принятым КВС решением.

По возможности удовлетворяется любой запрос экипажа ВС на набор высоты или снижение.

286. При получении информации об угрозе размещения взрывного устройства на борту ВС, находящегося на земле, орган ОВД:

дает указание экипажу ВС, по возможности, перерулить на максимально большее удаление от других ВС и сооружений, расположенных на аэродроме, или освободить ВПП;

указывает маршрут руления ВС на специальную изолированную стоянку;

при отсутствии возможности разместить ВС на специальной изолированной стоянке дает указание экипажу ВС занять место в пределах участка, согласованного со старшим авиационным начальником аэродрома.

287. Маршрут руления выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и авиационного персонала, а также диспетчерских пунктов, объектов РТОП и АвЭС, пассажирского терминала и иных сооружений на аэродроме.

288. Не допускается передача органом ОВД каких-либо рекомендаций или указаний экипажу ВС по действиям в отношении взрывного устройства, а также дальнейшего маршрута следования и или аэродрома, на котором следует произвести посадку.

ГЛАВА 40

ОВД ПРИ ПЕРЕХВАТЕ ГРАЖДАНСКОГО ВС В ПОЛЕТЕ

289. При получении информации от ЦКП ВВС и войск ПВО или военного сектора Минского ЦЕС ОрВД о принятом решении по перехвату гражданского ВС орган ОВД, на обслуживании которого находится ВС и в районе действия которого осуществляется перехват:

передает имеющуюся информацию о данном ВС на ЦКП ВВС и войск ПВО;

устанавливает связь с перехватываемым ВС на рабочей частоте органа ОВД, резервной частоте или аварийной частоте 121,5 МГц;

информирует экипаж перехватываемого ВС о перехвате;

взаимодействует с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД по вопросам обеспечения безопасности полетов;

информирует (при необходимости) смежные органы ОВД по маршруту полета ВС.

290. При получении сообщения от экипажа гражданского ВС о приближении к нему ВС-перехватчика орган ОВД:

- передает полученное от экипажа ВС сообщение на ЦКП ВВС и войск ПВО;
- передает на ЦКП ВВС и войск ПВО имеющуюся информацию о данном ВС и уточняет причину перехвата гражданского ВС;
- информирует экипаж перехватываемого ВС о причинах перехвата;
- информирует ЦКП ВВС и войск ПВО о решении, принятом экипажем ВС;
- взаимодействует с военным сектором Минского ЦЕС ОрВД по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- информирует (при необходимости) смежные органы ОВД по маршруту полета ВС о возникшей ситуации и предпринятых действиях.

291. При получении информации о том, что перехват ВС осуществляется в смежной зоне действия, орган ОВД передает органу ОВД, в районе (зоне) действия которого осуществляется перехват, по его запросу, любую имеющуюся информацию о действиях перехватываемого ВС.

При получении информации от ЦКП ВВС и войск ПВО или военного сектора Минского ЦЕС ОрВД о том, что перехватываемому ВС предписано совершить посадку на гражданском аэродроме, орган ОВД:

- информирует экипаж перехватываемого ВС о предписании выполнить посадку на назначенном аэродроме;
- передает экипажу ВС диспетчерское указание о следовании на назначенный аэродром и диспетчерское разрешение;
- предоставляет экипажу перехватываемого ВС необходимую информацию об аэродроме посадки и условия посадки.

292. Процедуры координации и каналы связи, требуемые для обмена информацией между оперативными органами ЕС ОрВД и ВВС и войсками ПВО при принятии решения о перехвате гражданского ВС, при осуществлении перехвата ВС и понуждения его к посадке на аэродроме Республики Беларусь или сопровождении до государственной границы с сопредельными государствами определяются требованиями к взаимодействию между Минским ЦЕС ОрВД и ЦКП ВВС и войск ПВО.

ГЛАВА 41

ОВД ПРИ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, СВЯЗАННЫХ С ОТКАЗОМ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ

293. В случае отказа наземных средств радиосвязи диспетчер ОВД:

- предпринимает попытку установить радиосвязь на частоте 121,5 МГц;
- информирует все смежные органы ОВД о сложившейся ситуации;
- при необходимости запрашивает смежные органы ОВД об оказании содействия в обеспечении между ВС радиолокационного эшелонирования или эшелонирования, основанного на времени;

информирует смежные органы ОВД о запрете входа ВС в район действия до момента восстановления нормального обслуживания.

294. В случае непреднамеренного блокирования канала радиосвязи бортовой радиостанцией диспетчер УВД:

- производит опознавание ВС, заблокировавшего частоту;
- после опознавания ВС устанавливает связь с этим ВС на аварийной частоте 121,5 МГц, на частотах, которые экипаж ВС может прослушивать, или с помощью любых других средств связи, а в случае, если ВС находится на земле – посредством прямого контакта;

после установления связи дает указание экипажу ВС немедленно принять меры для прекращения непреднамеренных передач на рабочей частоте органа ОВД.

295. В случаях ложных и вводящих в заблуждение передач на частотах УВД, которые могут представлять угрозу безопасности полетов ВС, орган ОВД:

- корректирует любые ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения;

информирует все ВС о том, что на частоте передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

дает указание всем экипажам ВС проверить и подтвердить полученные указания и разрешения до их выполнения;

при необходимости дает указание экипажам ВС перейти на другую частоту;

информирует экипажи ВС о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

296. Допускается уточнение экипажами ВС у соответствующего органа ОВД всех выданных указаний или разрешений, которые, по их мнению, могут быть ложными или вводить в заблуждение.

297. В случае обнаружения передачи ложных или вводящих в заблуждение указаний или разрешений органом ОВД принимаются все необходимые меры для прекращения несанкционированных передач.

ГЛАВА 42

ОВД ПРИ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, СВЯЗАННЫХ С ОТКАЗОМ СРЕДСТВ НАБЛЮДЕНИЯ

298. Диспетчер УВД, в зоне действия которого произошел отказ средств наблюдения:

осуществляет переход на интервалы горизонтального эшелонирования ВС, основанные на времени;

информирует РП, экипажи ВС о прекращении обслуживания с использованием средств наблюдения и переходе на альтернативные методы эшелонирования;

информирует смежные органы ОВД о переходе на интервалы эшелонирования, основанные на времени, дает указание направлять ВС в обход своего района (зоны) действия до момента восстановления нормального обслуживания;

при необходимости запрашивает смежные органы ОВД об оказании содействия в обеспечении эшелонирования между ВС;

по согласованию с РП ограничивает выпуск ВС с аэродромов, находящихся в его районе действия.

299. В качестве экстренной меры при переходе на обеспечение интервалов эшелонирования, основанных на времени, разрешается применение аварийного эшелонирования.

300. После восстановления работоспособности средств наблюдения диспетчер УВД информирует об этом ВС и смежные органы ОВД.

ГЛАВА 43

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОПАСНОСТИ СТОЛКНОВЕНИЯ

301. В случае, когда наблюдается, что опознанное ВС, выполняющее контролируемый полет, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с неизвестным ВС, и возникает опасность столкновения, диспетчер УВД:

информирует экипаж ВС о неизвестном ВС;

оценивает воздушную обстановку;

передает экипажу ВС указания по предотвращению столкновения;

информирует экипаж ВС о ликвидации конфликтной ситуации.

302. В случае, когда наблюдается, что опознанное ВС, выполняющее полет по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другим ВС, диспетчер УВД:

информирует экипаж ВС или орган ОВД (управления полетами), осуществляющий ОВД данного ВС, о необходимости выполнения действий по предотвращению столкновения;

передает указания экипажу ВС по предотвращению столкновения;

информирует экипаж ВС о разрешении конфликтной ситуации.

303. Информация о ВС, следующем по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации, передается в следующей форме:

направление на ВС, отсчитываемое по условному часовому циферблату (сторона и угол зрения в градусах);

расстояние в морских милях (километрах) до ВС;

направление движения относительно ВС;

эшелон и тип ВС (если эта информация известна), относительная скорость ВС.

304. Экипажу ВС передается информация приемопередатчика ВРЛ о высоте полета другого ВС.

ГЛАВА 44

АВАРИЙНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ

305. Если в аварийной обстановке обеспечить горизонтальное эшелонирование не представляется возможным, орган ОВД временно применяет аварийное вертикальное эшелонирование, равное половине установленных вертикальных интервалов:

500 футов (150 м) между ВС в воздушном пространстве, в котором применяется минимум вертикального эшелонирования в 1000 футов (300 м);

1000 футов (300 м) между ВС в воздушном пространстве, в котором применяется минимум вертикального эшелонирования 2000 футов (600 м).

306. Диспетчер УВД информирует экипажи ВС о применении аварийного вертикального эшелонирования, при этом экипажам ВС допускается предоставлять информацию о движении.

307. Аварийное снижение применяется в случаях:

внезапной разгерметизации ВС или другой технической неисправности, минимизация негативных последствий которой требует выполнения аварийного снижения;

при повышенном уровне космической радиации на эшелонах полета выше FL490 (15000 м).

308. Получив сообщение экипажа ВС о выполнении аварийного снижения, диспетчер УВД:

в зависимости от ситуации обеспечивает эшелонирование с другими ВС или передает информацию о движении;

информирует смежные органы ОВД о выполнении ВС аварийного снижения, а также военный сектор Минского ЦЕС ОрВД в случае выхода ВС за пределы контролируемого воздушного пространства.

309. В случае аварийного снижения КВС по возможности:

выполняет отворот для ухода с установленного маршрута или линии пути, как правило, в правую сторону на 30°;

информирует диспетчера УВД об аварийном снижении и изменении линии пути;

устанавливает код приемопередатчика ВРЛ 7700;

следит за движением других ВС, используя TCAS;

координирует свои действия с диспетчером УВД.

ГЛАВА 45

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ STCA

310. Полученные органом ОВД с помощью систем наблюдения текущие и прогнозируемые данные о местоположении ВС, оборудованных приемопередатчиками ВРЛ режима С, контролируются в трех измерениях с целью определения текущих интервалов между ВС.

311. STCA предусматривает своевременную выдачу диспетчеру УВД предупреждения о вероятности нарушения минимумов эшелонирования, контролируемых ВС.

Функция STCA предусматривает звуковое и визуальное предупреждение.

312. Применение функции STCA осуществляется в соответствии с инструкцией, которая содержит:

- типы ВС, по которым выдается STCA;
- воздушное пространство, в котором реализована функция STCA;
- метод отображения STCA;
- критерии, при которых должны выдаваться предупреждения;
- условия, при которых функция STCA может быть запрещена;
- ограничения по применению функции STCA.

313. Диспетчер УВД предпринимает действия для исключения нарушения установленного минимума эшелонирования в случае срабатывания функции STCA только в отношении полетов ВС, находящихся под его управлением.

314. Электронные записи всех выданных STCA документируются.

315. В целях выявления возможных недостатков в организации воздушного пространства, правил и процедур ОВД регулярно проводится анализ срабатываний функции STCA.

ГЛАВА 46

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ TCAS

316. TCAS предусматривает своевременную выдачу предупреждения о нарушении минимумов эшелонирования.

317. Если с борта ВС поступило сообщение RA, диспетчер УВД не предпринимает попытки изменить траекторию полета ВС до тех пор, пока экипаж ВС не сообщит о разрешении конфликтной ситуации или о возвращении к заданным в последнем диспетчерском указании или разрешении условиям.

При необходимости экипажу ВС предоставляется информация о движении.

318. С момента прекращения экипажем ВС выполнения диспетчерского разрешения в связи с выполнением им процедур по RA диспетчер УВД не обеспечивает эшелонирование между данным ВС и другими ВС, участвующими в конфликтной ситуации.

319. Обеспечение органом ОВД эшелонирования между ВС, которые были связаны с маневрированием ВС, выполняющего рекомендации TCAS, возобновляется, когда диспетчер УВД подтверждает получение от экипажа ВС сообщения о том, что он возобновил выполнение полета в соответствии с текущим диспетчерским разрешением, или когда диспетчер УВД после получения от экипажа ВС донесения о возобновлении выполнения текущего диспетчерского разрешения выдал альтернативное диспетчерское разрешение, которое экипаж ВС подтвердил.

ГЛАВА 47

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ MSAW

320. MSAW предусматривает своевременную выдачу экипажу ВС предупреждения о снижении ВС ниже минимальной безопасной абсолютной высоты.

Выдачу предупреждения о минимальной безопасной абсолютной высоте допускается поддерживать функцией системы обработки радиолокационных данных УВД.

321. Цель функции MSAW заключается в оказании помощи по предотвращению происшествий, связанных со столкновениями исправных ВС с землей, посредством своевременной выдачи предупреждения о возможном снижении ВС ниже минимальной безопасной абсолютной высоты.

В случае, когда обнаруживается или прогнозируется, что ВС находится ниже установленной минимальной безопасной абсолютной высоты, диспетчеру УВД, в районе действия которого находится ВС, выдается звуковое или визуальное предупреждение.

322. Применение функции MSAW осуществляется в соответствии с инструкцией, которая содержит:

- значения MSA;

воздушное пространство, для которого определены MSA и в пределах которого реализуется функция MSAW;
метод отображения MSA;
параметры выдачи MSA, а также время срабатывания предупреждения;
ограничения по применению функции MSAW.

323. В случае срабатывании MSAW в отношении контролируемого полета диспетчер УВД незамедлительно предпринимает следующие действия:

если ВС обеспечивается векторением, ему дается указание немедленно набрать высоту до установленного безопасного эшелона и, для предупреждения столкновения с землей, назначается новый курс полета;

в случаях, не указанных в абзаце втором настоящего пункта, экипаж ВС немедленно информируется о том, что выдано предупреждение относительно минимальной безопасной абсолютной высоты, и ему дается указание проверить эшелон полета ВС.

ГЛАВА 48

ОВД ПРИ ИЗМЕНЕНИИ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВС

324. При появлении в районе (зоне) действия одного органа ОВД двух или более ВС с созвучными радиотелефонными позывными, в интересах безопасности ОВД допускается изменение диспетчером УВД радиотелефонного позывного одному или нескольким ВС.

325. Изменение радиотелефонного позывного ВС является временной мерой и допускается к применению только в пределах воздушного пространства, где возникла вероятность путаницы.

326. Диспетчер УВД, при необходимости, указывает местоположение и эшелон полета ВС, которому изменяется радиотелефонный позывной.

327. При передаче управления смежному органу ОВД экипажу ВС дается указание о переходе на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета.

328. В случае, когда изменение радиотелефонного позывного согласовано со смежным органом ОВД, передачу управления ВС допускается осуществлять с измененным радиотелефонным позывным.

ГЛАВА 49

ОВД ПРИ СЛИВЕ ТОПЛИВА

329. Слив топлива применяется в аварийной обстановке или при возникновении непредвиденных обстоятельств, когда требуется уменьшение максимального посадочного веса для выполнения безопасной посадки.

Зона слива топлива находится в стороне от крупных населенных пунктов и районов с грозовой деятельностью.

330. Диспетчер УВД при получении доклада от экипажа ВС о необходимости слива топлива назначает маршрут полета, зону и эшелон для слива топлива и уточняет продолжительность процедуры.

Известные ВС, выполняющие полет ниже ВС, выполняющего слив топлива, информируются о выполнении процедур слива топлива и, по возможности, выводятся за пределы указанного района.

Слив топлива осуществляется на высоте полета не менее 6000 футов.

331. От ВС, осуществляющего слив топлива, все известные ВС находятся:

331.1. по горизонтали (при нахождении ВС на одной высоте):

на удалении не менее 10 м. миль (19 км) впереди и в обе стороны от линии пути;

на удалении не менее 50 м. миль (93 км) или 15 минут полетного времени вдоль линии пути позади данного ВС (включая развороты);

331.2. по вертикали, при следовании за ВС, осуществляющим слив топлива, не менее 1000 футов (300 м) выше или не менее 3000 футов (900 м) ниже.

332. При необходимости информация о районе слива топлива и времени начала (окончания) процедуры передается смежным органам ОВД с целью обеспечения выдерживания безопасных интервалов эшелонирования.

ГЛАВА 50

ОВД ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СООБЩЕНИЯ ИЛИ ПРОГНОЗА О ПОЯВЛЕНИИ ОБЛАКА РАДИОАКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ ИЛИ ТОКСИЧЕСКИХ ХИМИЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ

333. В случае получения сообщения или прогноза о появлении облака радиоактивных материалов или токсических химических веществ в РПИ орган ОВД:

немедленно передает экипажам ВС информацию о местоположении (предполагаемом местоположении);

удовлетворяет, по мере возможности, запрос экипажа ВС на изменение маршрута или изменение эшелона;

при наличии информации о местоположении облака радиоактивных материалов или токсических химических веществ рекомендует экипажам ВС изменение маршрута с целью обхода известного (предполагаемого) района;

информирует экипажи ВС о том, что облака радиоактивных материалов или токсических химических веществ не наблюдаются с помощью средств наблюдения ОВД.

334. При получении от экипажа ВС доклада о попадании в облако радиоактивных материалов или токсических химических веществ выдачу диспетчерских разрешений на изменение высоты ВС диспетчер УВД осуществляет только по запросу экипажа ВС.

Приложение 1
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

ГРАНИЦЫ МИНСКОГО РПИ (MINSK FIR)

55°40'50"N 026°37'50"E, далее по государственной границе с Латвийской Республикой до 56°10'24"N 028°08'48"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 52°06'54"N 031°47'30"E, далее по государственной границе с Украиной до 51°30'00"N 023°36'54"E, далее по госгранице с Республикой Польша до 53°57'23"N 023°30'54"E, далее по государственной границе с Литовской Республикой до 55°40'50"N 026°37'50"E

FL660
—
GND

Приложение 2
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

ГРАНИЦЫ ДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ ОВД

1. Границы секторов Минского РДЦ УВД:

1.1. Сектор «Юг»:

«Юг 1» (сектор 1) – «South 1» (sector 1);

«Юг 2» (сектор 8) – «South 2» (sector 8);

«Юг 3» (сектор 9) – «South 3» (sector 9).

54°13'27"N 031°22'37"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 52°06'26"N 031°47'49"E, далее по государственной границе с Украиной до 51°47'02"N 026°47'40"E – 52°06'29"N 026°51'23"E – 52°09'59"N 026°51'35"E – 52°32'47"N 027°07'59"E – 52°41'23"N 027°14'17"E – 53°07'05"N 027°40'35"E – 53°30'23"N 027°41'17"E – 53°37'05"N 027°41'23"E – 53°53'04"N 028°01'14"E – 53°52'53"N 028°30'23"E – 53°51'23"N 028°42'47"E – 53°53'29"N 029°10'11"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°46'54"N 030°11'05"E – 53°56'18"N 030°12'11"E – 54°10'12"N 030°37'05"E – 54°13'27"N 031°22'37"E.

«South 1» (sector 1) $\frac{FL335}{FL95}$ Class C $\frac{FL95}{FL75}$ Class E;

«South 2» (sector 8) $\frac{FL365}{FL335}$ Class C;

«South 3» (sector 9) $\frac{FL660}{FL365}$ Class C;

1.2. Сектор «Запад»:

«Запад 1» (сектор 2) – «West 1» (sector 2);

«Запад 2» (сектор 5) – «West 2» (sector 5);

«Запад 3» (сектор 7) – «West 3» (sector 7).

54°34'45"N 025°44'06"E – 54°26'05"N 026°47'59"E – 54°06'11"N 027°20'17"E – 53°53'04"N 028°01'14"E – 53°37'05"N 027°41'23"E – 53°30'23"N 027°41'17"E – 53°07'05"N 027°40'35"E – 52°41'23"N 027°14'17"E – 52°32'47"N 027°07'59"E – 52°09'59"N 026°51'35"E – 52°06'29"N 026°51'23"E – 51°47'02"N 026°47'40"E, далее по государственной границе с Украиной до 51°29'49"N 023°37'50"E, далее по государственной границе с Республикой Польша до 53°58'00"N 023°30'21"E, далее по государственной границе с Литовской Республикой до 54°34'45"N 025°44'06"E.

«West 1» (sector 2) $\frac{FL335}{FL95}$ Class C $\frac{FL95}{FL75}$ Class E;

«West 2» (sector 5) $\frac{FL365}{FL335}$ Class C;

«West 3» (sector 7) $\frac{FL660}{FL365}$ Class C;

1.3. Сектор «Север»:

«Север 1» (сектор 3) – «North 1» (sector 3);

«Север 2» (сектор 4) – «North 2» (sector 4);

«Север 3» (сектор 6) – «North 3» (sector 6).

54°34'45"N 025°44'06"E, далее по государственной границе с Литовской Республикой до 55°40'28"N 026°37'11"E, далее по государственной границе с Латвийской Республикой до 56°09'57"N 028°09'05"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 54°13'27"N 031°22'37"E – 54°10'12"N 030°37'05"E – 53°56'18"N 030°12'11"E – 53°46'54"N 030°11'05"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°53'29"N 029°10'11"E – 53°51'23"N 028°42'47"E – 53°52'53"N 028°30'23"E – 53°53'04"N 028°01'14"E – 54°06'11"N 027°20'17"E – 54°26'05"N 026°47'59"E – 54°34'45"N 025°44'06"E.

«North 1» (sector 3) $\frac{FL335}{FL95}$ Class C $\frac{FL95}{FL75}$ Class E;

«North 2» (sector 4) $\frac{FL365}{FL335}$ Class C;

«North 3» (sector 6) $\frac{FL660}{FL365}$ Class C.

2. Границы ТМА:

2.1. границы ТМА аэродрома Брест:

2.1.1. Brest TMA I:

52°40'12"N 023°55'28"E – 52°33'35"N 024°13'17"E – 52°33'05"N 024°50'29"E – 52°25'11"N 024°57'53"E – 52°21'35"N 024°59'05"E – 52°11'23"N 025°02'53"E –

51°54'07"N 024°41'24"E, далее по административной границе с Украиной до 51°29'49"N 023°37'50"E, далее по госгранице с Польшей до 52°40'12"N 023°55'28"E;

FL135
Class C;
3500 AMSL

2.1.2. Brest TMA II:

52°13'27"N 023°28'05"E – 52°22'16"N 023°35'46"E – 52°18'59"N 023°55'11"E – 52°12'41"N 024°21'29"E – 52°06'41"N 024°21'35"E – 51°54'40"N 024°15'23"E – 52°08'22"N 023°35'51"E – 52°13'27"N 023°28'05"E;

6500 AMSL
Class C;
1300 AMSL

2.2. границы ТМА аэродрома Витебск:

2.2.1. Viciebsk TMA I:

55°35'44"N 030°46'00"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 54°55'20"N 030°50'22"E – 54°51'05"N 030°26'02"E – 54°48'35"N 030°13'46"E – 54°43'24"N 029°42'52"E – 54°40'30"N 029°28'53"E – 54°46'30"N 029°16'35"E – 55°01'54"N 029°11'17"E – 55°08'30"N 029°10'35"E – 55°14'24"N 029°10'53"E – 55°26'43"N 029°40'35"E – 55°30'06"N 030°25'41"E – 55°35'44"N 030°46'00"E;

FL105
Class C;
2500 AMSL

2.2.2. Viciebsk TMA II:

55°17'42"N 030°41'53"E – 55°02'00"N 030°47'35"E – 55°00'18"N 030°20'35"E – 54°56'32"N 030°00'38"E – 55°06'06"N 029°55'20"E – 55°17'42"N 030°41'53"E;

6500 AMSL
Class C;
1300 AMSL

2.3. границы ТМА аэродрома Гомель:

2.3.1. Homiel TMA I:

53°05'31"N 031°21'08"E – далее по административной границе с Российской Федерацией до 52°06'26"N 031°47'49"E – далее по административной границе с Украиной до 52°04'41"N 031°01'32"E – 52°12'11"N 030°31'18"E – 52°24'37"N 030°17'14"E – 52°36'17"N 030°19'17"E – 52°57'30"N 030°56'11"E – 53°05'31"N 031°21'08"E;

FL155
Class C;
3500 AMSL

2.3.2. Homiel TMA II:

52°39'18"N 031°03'35"E – 52°34'07"N 031°24'11"E – 52°34'07"N 031°24'11"E – 52°24'14"N 031°17'53"E – 52°27'48"N 031°02'48"E – 52°28'06"N 030°48'12"E – 52°29'30"N 030°37'48"E – 52°38'54"N 030°43'35"E – 52°43'07"N 030°47'27"E – 52°39'18"N 031°03'35"E;

6500 AMSL
Class C;
1300 AMSL

2.4. границы ТМА аэродрома Гродно:

2.4.1. Hrodna TMA I:

53°58'00"N 023°30'21"E, далее по госгранице с Литовской Республикой до 54°08'50"N 025°00'08"E – 53°48'05"N 025°04'47"E – 53°44'29"N 025°05'59"E – 53°22'35"N 025°00'11"E – 53°04'11"N 024°16'05"E – 53°01'17"N 024°09'05"E – 53°02'00"N 023°55'35"E, далее по госгранице с Республикой Польша до 53°58'00"N 023°30'21"E;

FL155
Class C;
3500 AMSL

2.4.2. Hrodna TMA II:

53°58'00"N 023°30'21"E, далее по госгранице с Литовской Республикой до 53°54'20"N 024°23'06"E – 53°20'57"N 024°15'53"E – 53°19'19"N 024°07'26"E –

53°18'23"N 023°46'43"E, далее по госгранице с Республикой Польша до 53°58'00"N 023°30'21"E;

6500 AMSL
Class C;
1300 AMSL

2.5. границы Минского ТМА:

2.5.1. Minsk TMA I:

54°33'05"N 027°26'29"E – 54°35'17"N 027°41'41"E – 54°34'59"N 028°06'35"E – 54°31'05"N 028°31'17"E – 54°29'09"N 028°48'22"E – 54°22'44"N 028°55'28"E – 54°17'49"N 029°00'55"E – 54°07'58"N 029°11'42"E – 54°02'06"N 029°18'05"E – 53°58'41"N 029°19'59"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°34'54"N 029°16'24"E – 53°29'28"N 029°13'45"E – 53°26'14"N 029°10'13"E – 53°21'00"N 029°04'47"E – 53°13'44"N 028°52'54"E – 53°08'55"N 028°45'07"E – 53°06'07"N 028°40'37"E – 53°06'28"N 028°22'27"E – 53°06'43"N 028°07'49"E – 53°07'05"N 027°40'35"E – 53°12'59"N 027°14'54"E – 53°27'23"N 026°57'23"E – 53°43'52"N 026°40'04"E – 53°53'41"N 026°43'21"E – 54°08'20"N 026°49'45"E – 54°19'59"N 026°54'54"E – 54°33'05"N 027°26'29"E;

FL195
Class C;
3500 AMSL

2.5.2. Minsk TMA II:

53°31'21"N 028°45'01"E – 53°27'11"N 028°38'34"E – 53°23'40"N 028°28'15"E – 53°22'27"N 028°16'35"E – 53°23'38"N 028°04'55"E – 53°27'35"N 027°53'39"E – 53°23'32"N 027°31'45"E – 53°58'35"N 027°08'35"E – 54°09'09"N 027°13'37"E – 54°15'26"N 027°19'19"E – 54°20'15"N 027°28'04"E – 54°22'59"N 027°39'15"E – 54°23'20"N 027°51'21"E – 54°21'14"N 028°02'56"E – 54°16'26"N 028°13'24"E – 53°56'29"N 028°42'48"E – 53°50'13"N 028°49'01"E – 53°43'26"N 028°51'10"E – 53°35'45"N 028°48'54"E – 53°31'21"N 028°45'01"E;

6500 AMSL
Class C;
1700 AMSL

2.6. границы ТМА аэродрома Могилев:

2.6.1. Mahiliou TMA I:

54°10'12"N 030°37'05"E – 53°51'51"N 030°50'24"E – 53°38'42"N 030°45'29"E – 53°33'06"N 030°25'59"E – 53°29'30"N 030°08'59"E – 53°37'01"N 029°45'38"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°58'41"N 029°19'59"E – 54°02'06"N 029°18'05"E – 54°11'00"N 029°26'29"E – 54°15'15"N 029°30'28"E – 54°13'07"N 029°59'35"E – 54°09'40"N 030°13'48"E – 54°10'12"N 030°37'05"E;

FL105
Class C;
2500 AMSL

2.6.2. Mahiliou TMA II:

53°59'42"N 029°42'47"E – 54°10'52"N 029°52'12"E – 54°04'24"N 030°11'41"E – 53°49'56"N 030°29'51"E – 53°44'06"N 030°15'23"E – 53°59'42"N 029°42'47"E;

6500 AMSL
Class C;
1300 AMSL

2.7. границы ТМА аэродрома Орша:

2.7.1. Orsha TMA I:

54°55'20"N 030°50'22"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 54°13'27"N 031°22'37"E – 54°11'43"N 030°57'42"E – 54°10'12"N 030°37'05"E – 54°09'40"N 030°13'48"E – 54°13'07"N 029°59'35"E – 54°15'15"N 029°30'28"E – 54°20'07"N 029°22'16"E – 54°40'30"N 029°28'53"E – 54°43'24"N 029°42'52"E – 54°48'35"N 030°13'46"E – 54°51'05"N 030°26'02"E – 54°55'20"N 030°50'22"E;

FL105
Class C;
2500 AMSL

2.7.2. Orsha TMA II:

54°38'05"N 030°30'24"E – 54°26'37"N 030°41'36"E – 54°14'24"N 030°05'45"E – 54°26'03"N 029°54'11"E – 54°38'05"N 030°30'24"E;

$\frac{6500 \text{ AMSL}}{1300 \text{ AMSL}}$ Class C.

3. Границы секторов ДЦ ПИО (FIS):

3.1. границы сектора ПИО (FIS) «Запад» («West» FIS Area):

54°43'21"N 025°45'38"E – 54°34'56"N 026°02'34"E – 54°30'58"N 026°10'32"E – 54°18'45"N 026°16'48"E – 54°05'40"N 026°19'18"E – 53°57'17"N 026°20'53"E – 53°51'05"N 026°25'23"E – 53°45'23"N 026°29'35"E – 53°38'29"N 026°35'41"E – 53°34'41"N 026°30'23"E – 53°24'05"N 026°23'53"E – 53°11'53"N 026°25'17"E – 52°53'59"N 026°31'35"E – 52°46'11"N 026°50'35"E – 52°18'47"N 027°15'05"E – 52°05'17"N 027°26'53"E – 51°37'37"N 027°31'24"E, далее по государственной границе с Украиной до 51°29'49"N 023°37'51"E, далее по государственной границе с Республикой Польша до 53°58'00"N 023°30'21"E, далее по государственной границе с Литовской Республикой до 54°43'21"N 025°45'38"E;

$\frac{6500 \text{ AMSL}}{\text{GND}}$ Class E;

3.2. границы сектора ПИО (FIS) «Восток» («East» FIS Area):

55°45'03"N 029°22'43"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 52°06'26"N 031°47'49"E, далее по государственной границе с Украиной до 51°37'37"N 027°31'24"E – 52°05'17"N 027°26'53"E – 52°18'47"N 027°15'05"E – 52°34'52"N 028°13'10"E – 53°06'07"N 028°40'37"E – 53°26'14"N 029°10'13"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°58'41"N 029°19'59"E – 54°02'06"N 029°18'05"E – 54°13'27"N 029°05'43"E – 54°33'17"N 029°17'17"E – 54°39'17"N 029°08'29"E – 55°03'41"N 029°11'06"E – 55°08'30"N 029°10'35"E – 55°14'24"N 029°10'53"E – 55°20'23"N 029°24'23"E – 55°45'03"N 029°22'43"E;

$\frac{6500 \text{ AMSL}}{\text{GND}}$ Class E;

3.3. границы сектора ПИО (FIS) «Центр» («Center» FIS Area):

55°45'03"N 029°22'43"E – 55°20'23"N 029°24'23"E – 55°14'24"N 029°10'53"E – 55°08'30"N 029°10'35"E – 55°03'41"N 029°11'06"E – 54°39'17"N 029°08'29"E – 54°33'17"N 029°17'17"E – 54°13'27"N 029°05'43"E – 54°02'06"N 029°18'05"E – 53°58'41"N 029°19'59"E – 53°49'06"N 029°23'23"E – 53°26'14"N 029°10'13"E – 53°06'07"N 028°40'37"E – 52°34'52"N 028°13'10"E – 52°18'47"N 027°15'05"E – 52°46'11"N 026°50'35"E – 52°53'59"N 026°31'35"E – 53°11'53"N 026°25'17"E – 53°24'05"N 026°23'53"E – 53°34'41"N 026°30'23"E – 53°38'29"N 026°35'41"E – 53°45'23"N 026°29'35"E – 53°51'05"N 026°25'23"E – 53°57'17"N 026°20'53"E – 54°05'40"N 026°19'18"E – 54°18'45"N 026°16'48"E – 54°30'58"N 026°10'32"E – 54°34'56"N 026°02'34"E – 54°43'21"N 025°45'38"E, далее по государственной границе с Литовской Республикой до 55°40'28"N 026°37'11"E, далее по государственной границе с Латвийской Республикой до 56°09'57"N 028°09'05"E, далее по административной границе с Российской Федерацией до 55°45'03"N 029°22'43"E;

$\frac{6500 \text{ AMSL}}{\text{GND}}$ Class E.

4. Границы CTR:

4.1. границы CTR аэродрома Брест (Brest CTR):

52°16'29"N 023°12'31"E – 52°18'59"N 023°55'11"E – 52°11'56"N 024°24'28"E – 51°54'40"N 024°15'23"E – 51°54'18"N 023°37'36"E далее по государственной границе с Республикой Польша до 52°16'29"N 023°12'31"E;

$\frac{2700 \text{ AMSL}}{\text{GND}}$ Class C;

4.2. границы CTR аэродрома Витебск (Viciebsk CTR):
55°06'06"N 029°55'20"E – 55°17'20"N 030°40'22"E – 55°27'28"N 030°54'07"E далее по административной границе с Российской Федерацией до – 54°57'53"N 030°57'02"E – 55°01'25"N 030°34'37"E – 54°56'32"N 030°00'38"E – 55°06'06"N 029°55'20"E;

3000 AMSL
GND Class C;

4.3. границы CTR аэродрома Гомель (Homiel CTR):
52°43'07"N 030°47'27"E – 52°34'07"N 031°24'11"E – 52°20'15"N 031°15'29"E – 52°29'30"N 030°37'48"E – 52°38'54"N 030°43'35"E – 52°43'07"N 030°47'27"E;

2700 AMSL
GND Class C;

4.4. границы CTR аэродрома Гродно (Hrodna CTR):
53°58'00"N 023°30'21"E далее по госгранице с Литовской Республикой до 53°54'20"N 024°23'06"E – 53°20'57"N 024°15'53"E – 53°19'19"N 024°07'26"E – 53°18'23"N 023°46'43"E далее по госгранице с Республикой Польша до 53°58'00"N 023°30'21"E;

3000 AMSL
GND Class C;

4.5. границы CTR аэродрома Минск (Minsk-2 CTR):
53°46'32"N 028°19'36"E – 53°42'18"N 028°11'23"E – 53°46'09"N 028°05'52"E – 53°47'29"N 027°57'18"E – 53°50'54"N 027°52'12"E – 53°56'11"N 027°50'57"E – 54°00'00"N 027°45'16"E – 54°04'13"N 027°53'25"E – 54°00'23"N 027°59'06"E – 53°59'00"N 028°08'05"E – 53°55'45"N 028°12'49"E – 53°50'20"N 028°14'00"E – 53°46'32"N 028°19'36"E;

3000 AMSL
GND Class C;

4.6. границы CTR аэродрома Могилев (Mahiliou CTR):
53°59'42"N 029°42'47"E – 54°10'52"N 029°52'12"E – 54°04'24"N 030°11'41"E – 53°49'56"N 030°29'51"E – 53°44'06"N 030°15'23"E – 53°59'42"N 029°42'47"E;

2900 AMSL
GND Class C;

4.7. границы CTR аэродрома Орша (CTR Orsha):
54°38'05"N 030°30'24"E – 54°26'37"N 030°41'36"E – 54°14'24"N 030°05'45"E – 54°26'03"N 029°54'11"E – 54°38'05"N 030°30'24"E;

3000 AMSL
GND Class C.

Примечание. Все значения AMSL указаны в футах.

Приложение 3
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ

Оборудование	Рабочие места диспетчеров								
	РДЦ	ДПП	ДПА	ДПК	СДП	ДПР	МДП	РПР Старший диспетчер УВД	РПА Старший диспетчер УВД
1 Консоль оборудования рабочего места с диспетчерскими креслами	+	+	+	+	+	+	+	+	+

2	Средства индикации воздушной обстановки	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	Средства индикации наземной обстановки на рабочей площади аэродрома от имеющихся средств наблюдения			+		+	+			+
4	Средство индикации данных от АРП	+*	+	+	+	+	+*	+	+*	+
5	Устройства индикации, позволяющего определять возможность выполнения намеченной операции с использованием GNSS			+	+*	+	+			+
6	Средство индикации занятости ВПП			+	+	+	+			+
7	Пульт управления огнями ВПП, РД, перрона			+		+	+			
8	Средства ОВЧ радиосвязи с экипажем ВС	+	+	+	+	+	+	+	+	+
9	Средства ОВЧ радиосвязи внутри аэропортового диапазона			+		+	+			+
10	Пульт дистанционного управления радиостанциями УВЧ диапазона	+	+	+	+	+	+	+	+	+
11	Средства связи с диспетчером УВД сопредельного органа УВД	+	+	+	+	+	+	+	+	+
12	Средства связи с органами ВВС и войск ПВО	+						+	+	+
13	Система диспетчерской голосовой связи	+	+	+	+	+	+	+	+	+
14	Система аварийного оповещения			+		+	+		+	+
15	Средства отображения метеорологической информации	+**	+**	+	+**	+	+	+	+**	+
16	Средства резервной ОВЧ и телефонной связи	+	+	+	+	+	+	+	+	+
17	Средства автоматической звуковой и световой сигнализации исправности РМС, ССО, ILS			+		+	+			+
18	Индикация текущего плана воздушного движения*	+	+	+	+	+	+	+	+	+
19	Бинокль**			+		+	+			
20	Световая пушка**			+		+	+			
21	Табло индикации точного времени**	+	+	+	+	+	+	+	+	+
22	Система управления освещением и кондиционированием зала УВД								+	+

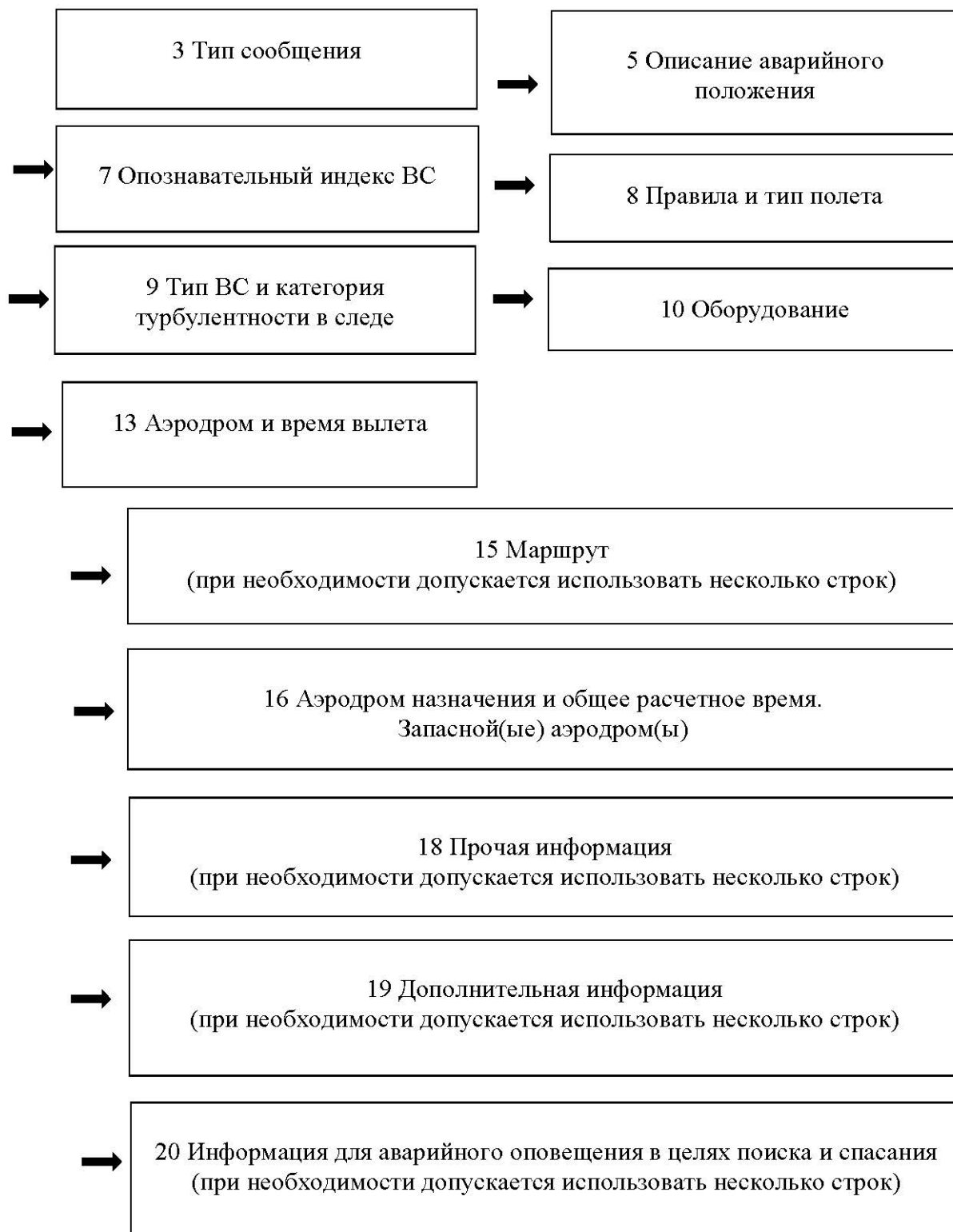
* Допускается замена технических средств на индикацию информации параметров от указанных технических средств

** При размещении диспетчерских пунктов в одном помещении допускается установка единого средства отображения метеорологической информации и текущего времени при обеспечении возможности считывания метеорологической информации и текущего времени с каждого диспетчерского пункта.

Приложение 4
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

**СООБЩЕНИЯ,
касающиеся аварийного оповещения**

1. Сообщение, касающееся аварийного оповещения



2. Сообщение, касающееся отказа радиосвязи (RCF), передаваемое по каналам AFTN органом ОВД



Приложение 5
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

СИГНАЛЫ

бедствия, срочности и предупреждения об опасности

1. Сигнал «Терплю бедствие», передаваемый:
радиотелеграфом – «SOS»;
радиотелефоном (открытым текстом) – «Mayday» или «Терплю бедствие».
2. Сигнал срочности, передаваемый:
радиотелеграфом – буквами «XXX»;
радиотелефоном – словом «PAN-PAN».
3. Сигнал предупреждения об опасности, передаваемый:
радиотелеграфом – буквами «TTT»;
радиотелефоном – словом «Security».

Приложение 6
к Авиационным правилам
по обслуживанию воздушного
движения в гражданской авиации

ПЕРЕЧЕНЬ

аэродромов и посадочных площадок ГА с четырехбуквенными индексами местонахождения для кодирования и раскодирования

№ п/п	Название	Индекс местонахождения	
		русский	английский
1	Брест	УМББ	UMBB
2	Витебск	УМИИ	UMII
3	Гомель	УМГГ	UMGG
4	Гродно	УММГ	UMMG
5	Минск-2	УММС	UMMS
6	Могилев	УМОО	UMOO
7	Орша	УМИО	UMIO
8	Антель	УМАН	UMAN
9	Большие Яковичи	БМБЗ	XMBZ
10	Борисово	УМБК	UMBK
11	Войровка	БМБМ	XMBM

12	Гацук-Вежи	БМББ	XMBB
13	Дуброво	БМБД	XMBD
14	Дудutki	УМДП	UMDP
15	Каменец	УМНТ	UMNT
16	Королино	УМНГ	UMNG
17	Кухтичи	УМКУ	UMKU
18	Логойск	БМБЕ	XMBE
19	Масловичи	БМБА	XMBA
20	Михалин	УМБМ	UMBM
21	Мойсичи	УМОС	UMOS
22	Мозырь	УММЗ	UMMZ
23	Сивица	УМСП	UMSP
24	Сергеевичи	БМБК	XMBK
25	Силичи	БМБИ	XMBI
26	Старинки	УМСТ	UMST
27	Сула	УМУП	UMUP
28	Хожево	УМОЖ	UMOV
29	Черницкий	УМЧР	UMHR
30	Шабуны	БМБЖ	XMBV
31	Щучин	БМДУ	XMDU