

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017г.

## РАБОЧАЯ ИНСТРУКЦИЯ

### Технология работы диспетчера диспетчерского пункта Руления аэродрома Ладога

Разработал			Редакция <b>01</b>	Дата введения « ____ » _____ 2017г.
Проверил	Начальник тренажера			

## 1 Введение

1.1 Технология разработана для проведения учебной практики IV семестра на диспетчерском тренажере “Навигатор-3” на рабочем месте диспетчера руления (ДПР) для студентов 2го курса.

## 2 Обозначения и сокращения

АДЦ	Аэроузловой диспетчерский центр
ААС ОВД	Аэродромная автоматизированная система обслуживания воздушного движения
АКДП	Аэродромный командный диспетчерский пункт
АМЦ	Аэродромный метеоцентр
АТИС	Автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома
АСР	Аварийно-спасательные работы
АИП РФ	Сборник аэронавигационной информации РФ
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВС	Воздушное судно
ГГС	Громкоговорящая связь
ГОП	Группа оперативного планирования
ДП	Диспетчерский пункт
ИЛС	Система захода на посадку оп приборам
ИПП	Инструкция по производству полетов
КСА НКАД	Комплекс средств автоматизации наблюдения и контроля аэродромного движения
ЛП	Летная полоса
МПУ	Магнитный путевой угол
МС	Место стоянки
ПК ДПП	Процедурный контроль диспетчерского пункта подхода
ПУС	Пульт управления системой
РА	Район аэродрома
РЕТД	Уточненное время вылета ВС
РПА	Руководитель полетов аэродрома (ведущий инструктор учебной группы)
РД; МРД	Рулежная дорожка; Магистральная рулежная дорожка
СИД	Стандартный-маршрут - выхода из РА
ТС	Транспортное средство
УОВ	Условия ограниченной видимости на аэродроме (80х1000 и менее)
ЭВС	Экипаж ВС

### 3 Общие положения

3.1 Настоящая технология разработана и составлена на основании: ФП ИВП РФ, ФАП Ор ВД, ФАП Порядок осуществления радиосвязи в ВП РФ, Табеля сообщений о движении ВС в РФ, в соответствии с Табелем внутриаэропортовой информации в ГА, с учетом нормативно-правовых документов, регламентирующих Ор ВД, местных условий и особенностей ОВД, и определяет перечень основных обязательных действий диспетчера диспетчерского пункта Руления.

3.2 Диспетчер сектора ДПР осуществляет обслуживание движения ВС с использованием радиотехнических средств (средств индикации наземной обстановки КСА НКАД «Вега») и средств связи (оборудование Voice Terminal / оборудование «Мегафон»), докладов экипажей и дежурных по сопровождению ВС, а также визуального наблюдения (в пределах видимости), взаимодействуя при этом с диспетчерами смежных диспетчерских пунктов АКДП, АДЦ, ГОП и службами аэродрома Ладога в соответствии с Табелем внутриаэропортовой информации.

3.3 Экипаж ВС при приеме от диспетчера информации, во избежание возможности неправильного понимания, обязан повторить сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (или задания на полет).

3.3.1. При любых обстоятельствах повторяются:

а) диспетчерские указания и диспетчерские разрешения органа ОВД относительно маршрута полета, аэродрома назначения, конечной географической точки выхода из района аэродрома, назначенный код ВОРЛ при работе бортового оборудования в режиме (RBS);

в) указания и разрешения относительно запуска двигателя (ей), выталикивания (буксировки) ВС, прослушивания сообщения АТИС; начала и окончания руления, места остановки и ожидания перед ВПП, места и номера занимаемой ВС стоянки;

б) МПУ взлета, переданные диспетчером маршрут выруливания ВС от МС (места запуска двигателя (ей)) к предварительному старту (месту остановки перед ВПП, назначенному диспетчером) а также маршрут руления ВС после освобождения ВПП до МС (места остановки ВС, назначенному диспетчером);

г) указания и разрешения диспетчера о переходе на р/связь со смежным ДП ОВД (сектором) с указанием его рабочей частоты .

В том случае, если экипаж не повторил указанные сообщения, диспетчер обязан потребовать от него их повторения.

3.4 В случае обмена информацией между диспетчерами взаимодействующих пунктов ОВД диспетчер, передающий информацию, обязан получить подтверждение части переданной им информации:

- позывной (тип и номер ВС);
- время вылета;
- установленный код ВОРЛ;
- разрешение (запрещение) вылета.

3.5 При получении информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасных или по маршруту полета) метеоусловий, которые влияют на условия полета по маршруту или штормового предупреждения диспетчер ДПР обязан немедленно сообщить об этом командиру ВС для учета при принятии решения на вылет.

3.6 Диспетчер ДПР, в случае ухудшения своего самочувствия должен доложить об этом РПА (ведущему инструктору учебной группы), который обязан обеспечить подмену.

## 4 Подготовка к дежурству и прием дежурства

4.1 Подготовка диспетчера ДПП к дежурству производится на инструктаже и рабочем месте диспетчера руления.

В процессе подготовки на инструктаже диспетчер ДПП обязан ознакомиться:

- с фактической и прогнозируемой погодой, орнитологической обстановкой на своем аэродроме;
- с наличием ограничений и запретов на полеты, с указаниями (распоряжениями) непосредственных начальников по ОВД;
- готовностью радиосветотехнических средств и средств связи аэродрома к обеспечению полетов;
- с МПУ взлета и посадки, техническим состоянием аэродрома и режимом использования ВПП;
- с наличием (отсутствием) информационного вещания АТИС и ее объемом;
- с состоянием ВПП, РД, маршрутов руления, их пригодности к эксплуатации, особенностями использования;
- с суточным планом воздушного движения (наличием ВС, прибывших на запасный аэродром), наличием литерных рейсов в суточном плане полета и особенностями выполнения плана.

4.2 Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер ДПП обязан:

- уточнить техническую годность своего аэродрома, наличие ограничений и запретов по маршрутам руления (буксировки);
- уточнить выполнение суточного плана, наличие литерных рейсов;
- уточнить у сменяемого диспетчера МПУ взлета, посадки и режим использования ВПП;
- уточнить местоположение ВС, находящихся на управлении, согласованные точки выхода из района аэродрома, а также переданные экипажам ВС указания, которые еще не выполнены;
- при необходимости проверить порядок расстановки ВС на перронах и по стоянкам, местонахождение машины сопровождения и наличие связи с ней;
- уточнить фактическую и прогнозируемую погоду, орнитологическую обстановку на своем аэродроме;
- уточнить места производства работ на ЛП, РД, перроне, наличие и количество машин служб, обеспечивающих производство работ;
- проверить работоспособность и правильность отображения информации на индикаторе наземной обстановки КСА НКВД «Вега», соответствие и полноту информации о наличии и нахождении на аэродроме ВС, ТС и других подвижных объектов на мониторах;
- проверить качество радиосвязи (за исключением аварийной частоты), средств ГГС путем прослушивания радиообмена или контрольного вызова корреспондентов, работу резервной радиостанции, работоспособность и правильность отображения средств светосигнального оборудования;
- произвести процедуру приема дежурства «Диспетчер ... (Фамилия) дежурство принял».

4.3 В особых случаях и в случаях возникновения аварийной ситуации, а также при других нестандартных ситуациях при ОВД прием и сдача дежурства или подмена диспетчера ДПП решением руководителя полетов (старшего диспетчера) может быть перенесена до момента нормализации воздушной обстановки.

4.4 Подмена на рабочем месте производится только с разрешения РПА (ведущего инструктора учебной группы) и под его непосредственным контролем.

## 5 Рубежи передачи обслуживания движения ВС

5.1 Рубежи передачи управления (РПУ) между диспетчерами:

- Руления ДПП и Вышки - перед взлетом момент занятия предварительного старта на РД (А, А1, А4, А6, С2, С4, D1);

- Руления ДПР и Вышки - после посадки момент освобождения ВС ВПП по РД, указанной диспетчером Вышки.

**Примечание:**

1. При устойчивом визуальном контроле за движением ВС передача радиосвязи может осуществляться при подходе ВС к рубежу передачи ОВД, без доклада ЭВС о занятии предварительного старта;

2. При наличии УОВ на аэродроме передача управления вылетающего ВС от начала ВПП между диспетчерами ДПР и Вышки производится на предварительном старте кат. II (L и R).

5.2 Диспетчеру запрещается осуществлять ОВД за пределами границы зоны, установленной для диспетчерского пункта руления. В особых случаях, при невозможности установления экипажем ВС двухсторонней радиосвязи с диспетчером в зоне ответственности которого он находится, диспетчер смежного диспетчерского пункта при выходе этого экипажа ВС к нему на связь должен согласовать действия по ОВД данного ВС с диспетчером обслуживающего сектора, в зоне ответственности диспетчерского пункта которого это ВС находится.

## 6 Обслуживание движения ВС

### 6.1 Общие сведения.

6.1.1 Обслуживание движения ВС при рулении (перемещении) диспетчер сектора ДПР осуществляет на перроне и в пределах площади маневрирования, исключая ЛП1, ЛП2, В, В1, В2, В3, В4, В5, В6, вертолетные площадки Н1 и Н2.

6.1.2 Диспетчер ДПР несет ответственность за:

- правильность информации об ограничениях по маршруту руления;
- указания об условиях и выдачу разрешения на передвижение по установленному маршруту руления;
- информацию о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях ограниченной видимости
- своевременность и правильность переданной экипажу ВС метеорологической информации.

6.1.3 Диспетчер ДПР, при необходимости, определяет порядок и очередность лидирования ВС машиной сопровождения.

6.1.4 При буксировке ВС диспетчер ДПР назначает маршрут буксировки и место назначения. При выталкивании ВС диспетчер ДПР назначает маршрут выталкивания и место запуска ВС (при необходимости — в том случае, если маршрут выталкивания и точка запуска отличаются от стандартной).

6.1.5 Руление ВС на перроне и площади маневрирования осуществляется согласно схем 3а и 3б: «Маршруты руления ВС перед взлетом и после посадки» утвержденным в приложениях к ИПП РА Ладога.

6.1.6 Обо всех замеченных нарушениях экипажами ВС схем руления, внешних признаков неисправности воздушного судна в контролируемой и смежных зонах немедленно докладывать РПА (ведущему инструктору учебной группы).

### 6.2 Действия диспетчера при вылете ВС.

6.2.1 При запросе экипажем разрешения на запуск двигателя (двигателей)/ выталкивание и запуск в соответствии с расчетным временем отправления, диспетчер сектора ДПР обязан:

- проанализировать обстановку;
- убедиться в наличии информационной строки (необходимых данных в строке) по данному РС в суточном плане. При отсутствии строки (необходимых данных в строке) в суточном плане запросить информацию из ФПЛ о данном рейсе и наличие ПЛН (разрешения ЗЦ ЕС Ор ВД) у диспетчера ГОП;
- получить доклад о принятии ЭВС информации АТИС и сверить ее с индексом, отображаемом на ИВО (если доклад не получен, запросить у экипажа ВС ее наличие);

- передать ЭВС оперативную и метеорологическую информацию, полученную от РПА (ведущего инструктора учебной группы), представителя АМЦ, диспетчеров смежных пунктов ОВД и не вошедшую в АТИС.

**Примечание:** Информацию о видимости на ВПП диспетчер сектора ДПР обязан передавать экипажам ВС в следующем порядке:

- при значении RVR 550 м и более во всех точках измерения, экипажу ВС передается только RVR в точке приземления;
- при значении RVR менее 550 м хотя бы в одной из точек измерения, экипажу передается RVR во всех трех точках (точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП);
- точки измерения могут не указываться, если передаются все три значения RVR в последовательности «точка приземления - средняя точка - дальний конец ВПП».

6.2.2 Сообщить условия выхода из района аэродрома (ATC clearance) при первой связи, используя информацию, отображенную на ИВО. Условия выхода включают:

- разрешение следования до а/д назначения (первой посадки) (для экипажей, работающих на английском языке «Cleared to destination (via flight plan route) ...»);
- точка выхода из РА Ладога (входа на воздушную трассу);
- порядок маневрирования после взлета (при его отличии от стандартного);
- код ответчика (SQUAWK).

6.2.3 Уточнить местоположение ВС, передать ЭВС уточненное время вылета — РЕТД (при необходимости).

6.2.4 Дать разрешение на запуск двигателей или на запуск и выталкивание не допуская продолжительной работы двигателей на земле, сравнив текущее время с временем вылета ВС по расписанию учитывая время, необходимое на запуск/ запуск и выталкивание и руление к предварительному старту.

**Примечание:**

1. Диспетчер ДПР может выдавать условия выхода, отличающиеся от стандартных, при дополнительном согласовании с диспетчером ДПК. Согласование (получение указаний по выполнению маневра после взлета) производится по средствам ГГС.

2. При запросе ЭВС на выталкивание и запуск двигателей одновременно диспетчер ДПР разрешает ЭВС выталкивание и запуск двигателей кроме ВС типа H и SH со стоянки 44, где операции производятся отдельно.

6.2.5 При запросе ЭВС разрешения выруливания на предварительный старт диспетчер сектора ДПР обязан:

- проанализировать обстановку, убедиться в отсутствии препятствий по маршруту руления визуальным наблюдением (в пределах допустимой видимости в своей зоне ответственности), по докладам экипажей ВС, на индикаторе обзора летного поля (при наличии возможности), запросив при необходимости диспетчеров смежных секторов АКДП, специалистов лидирующей машины сопровождения;

- разрешить выруливание к предварительному старту, сообщив экипажу: МПУ взлета, новое диспетчерское разрешение (в случае поступления изменений), условия и маршрут руления, исключая одновременное его пересечение другими ВС, ограничения по маршруту руления, не вошедшие в очередное сообщение АТИС;

- при необходимости передать специалисту лидирующей машины сопровождения информацию о готовности выруливания ВС с МС, сообщив МПУ взлета и маршрут руления;

- информировать ЭВС о взаимном расположении ВС, а в условиях ограниченной видимости дополнительно указать номер очереди на взлет;

- контролировать движение ВС по маршруту руления до занятия ВС предварительного старта используя все имеющиеся в распоряжении средства, в том числе средства индикации наземной обстановки КСА НКВД «Вега»;

- при наличии (прогнозировании) конфликта на маршруте движения ВС в местах пересечения схем руления при необходимости остановить движение ВС проинформировав ЭВС о конфликтном движении.

**Примечание:**

1. При запросе ЭВС на вылет не от начала ВПП диспетчер ДПП убедившись что тип вылетающего ВС не относится к категории Н и SH и согласовав (получив разрешение) с диспетчером Вышки вылет не от начала ВПП, разрешает ЭВС занятие предварительного не от начала ВПП. При отсутствии информационной строки о вылетающем РС в суточном плане он передает ее диспетчеру Вышки используя ГГС.

2. При отсутствии информационной строки о вылетающем РС в суточном плане диспетчер ДПП обязан передать ее диспетчеру ПК ДПП сектора по направлению выхода из РА Ладога включая информацию о присвоенном коде ВОРЛ. В случае дублирования кода ВОРЛ диспетчер ДПП обязан присвоить новый и сообщить его вылетающему ЭВС.

6.2.6 Сообщить диспетчеру ГОП аэропорта номер рейса ВС (регистрационный номер), время отправления и номер стоянки (при необходимости).

6.2.7 На предварительном старте после доклада ЭВС, диспетчер ДПП дает указание о переходе на связь с диспетчером Вышки, указав частоту его работы.

6.3 Действия диспетчера при прилете ВС.

6.3.1 При отсутствии информационной строки о вылетающем РС в суточном плане не позднее 5 минут до расчетного времени посадки передать специалистам ГОП номер и литер прибывающего рейса и запросить номер МС.

При выходе ЭВС на связь после освобождения ВПП диспетчер ДПП обязан:

- определить местонахождение ВС и убедиться в отсутствии препятствий по маршруту руления визуальным наблюдением (в пределах допустимой видимости в своей зоне ответственности), по докладам экипажей ВС, на индикаторе обзора летного поля (при наличии возможности), запросив при необходимости диспетчеров смежных секторов АКДП (диспетчера Вышки), специалистов лидирующей машины сопровождения;

- разрешить руление указав номер РД, номер и место стоянки ВС (при необходимости место остановки для последующей установки ВС на стоянку), маршрут и условия руления, исключающий одновременное его пересечение другими ВС, а также ограничения по маршруту руления;

- контролировать движение ВС по маршруту руления визуальным наблюдением (в пределах допустимой видимости в своей зоне ответственности), по докладам экипажей ВС, по индикатору обзора летного поля (при наличии возможности), запросив при необходимости диспетчеров смежных секторов АКДП, специалистов лидирующей машины сопровождения;

- при наличии (прогнозировании) конфликта на маршруте движения ВС в местах пересечения схем руления при необходимости остановить движение ВС проинформировав ЭВС о конфликтном движении.

6.3.2 При необходимости дать указание специалисту по сопровождению на лидирование ВС.

6.3.3 Заруливание на МС и выруливание с нее производится только под руководством ответственного лица.

6.3.4 В период производства полетов в УОВ диспетчер ДПП обязан обеспечить отсутствие ВС и других подвижных технических средств, находящихся у него на связи, в критических зонах действия РМС посадки, установленных «ИПП РА Ладога».

6.3.5 Диспетчер ДПП ограничивает движение по МРД А на участках: А – А1, А1 – А2 при нахождении вертолетов с запущенными двигателями на вертолетных площадках Н1 и Н2. При взлете вертолетов с вертолетных площадок Н1 и Н2 с МПУ взлета 099° диспетчер ДПП запрещает движение по МРД А на участке А – А4, на РД: А1, А2, А3. При взлете вертолетов с вертолетных площадок Н1 и Н2 с МПУ взлета 279° диспетчер ДПП запрещает движение по МРД А на участке А – А2, на РД: А и А1. При заходе на посадку вертолетов на вертолетные площадки Н1 и Н2 с МПУ посадки 099° диспетчер ДПП запрещает движение по МРД А на участке А – А2, на РД: А и А1 при прохождении БПРМ заходящего на посадку вертолета.

6.4 Особенности ОВД при выполнении полетов в условиях ограниченной видимости.

6.4.1 При наличии УОВ на аэродроме и МПУ взлета 099° взлет производится от РД Alfa 1. При необходимости выполнить взлет от начала ВПП передача управления вылетающего ВС между диспетчерами ДПР и Вышки производится на предварительном старте кат. II(L) исключив тем самым попадание ВС или другого движущегося объекта в критическую зону действия РМС глиссадного маяка ВПП 10П.

6.4.2 При наличии УОВ на аэродроме и МПУ взлета 279° взлет производится от РД Alfa 6. При необходимости выполнить взлет от начала ВПП передача управления вылетающего ВС между диспетчерами ДПР и Вышки производится на предварительном старте кат. II(R) исключив тем самым попадание ВС или другого движущегося объекта в критическую зону действия РМС глиссадного маяка ВПП 28Л.

При попадании ВС или другого движущегося объекта в критическую зону действия РМС глиссадного маяка ВПП 10П/28Л диспетчер Вышки предупреждает об этом ЭВС.

6.4.3 Во время проведения учебной практики IV учебного семестра не рассматриваются, так как впоследствии изучаются в составе Задачи №5 VIII учебного семестра.

6.5 Действия диспетчера при сдаче дежурства.

6.5.1 Сдавая дежурство, диспетчер ДПР обязан информировать принимающего диспетчера о:

- МПУ взлета/посадки и режиме использования ВПП;
- технической годности, наличии ограничений и запретов на маршрутах руления ВС;
- особенностях выполнения суточного плана, наличие литерных и подконтрольных рейсов;
- местоположении ВС, находящихся на управлении, согласованные (переданные ЭВС) точки выхода их из РА, а также переданные экипажам ВС указания, которые еще не выполнены;
- производстве работ на ЛП, РД, перронах, наличии и количестве машин в районе производства работ;
- фактической и прогнозируемой погоде на своем аэродроме, орнитологической обстановке;
- порядок расстановки ВС на перронах и по стоянкам, наличие автомашины сопровождения ВС и связи с ней.

## 7 Порядок координации и взаимодействия со смежными органами ОВД

7.1 В процессе выполнения своих функциональных обязанностей диспетчер ДПР взаимодействует с смежными диспетчерскими пунктами: ДП «Вышка»; ДПК; ДПП; ГОП.

7.1.1.1 С ДП «Вышка» - при вылете:

- При запросе ЭВС на вылет не от начала ВПП диспетчер ДПР убедившись что тип вылетающего ВС не относится к категории Н и SH согласовывает с диспетчером Вышки вылет не от начала ВПП, разрешает ЭВС занятие предварительного не от начала ВПП;

- При отсутствии информационной строки плановой информации о вылетающем РС в суточном плане диспетчер ДПР обязан получить ее от диспетчера ГОП и передать ее диспетчеру Вышки.

7.1.1.2 С ДП «Вышка» - при прилете:

- При освобождении ВС ВПП после посадки на РД, на которых расположены линии предварительного старта МК взлета диспетчер ДПР получает информацию от диспетчера «Вышки».

7.1.2 С ДПК при вылете:

- Диспетчер ДПР получает от диспетчера ДПК условия выхода из РА Ладога, отличные от стандартных, после взлета для отдельного рейса и своевременно сообщает их экипажу ВС.

7.1.3. С ДПП при вылете:

- При отсутствии информационной строки о вылетающем РС в суточном плане диспетчер ДПР обязан передать ее диспетчеру ПК ДПП сектора по направлению выхода из РА Ладога включая информацию о присвоенном коде ВОРЛ. В случае дублирования кода ВОРЛ диспетчер ДПР обязан присвоить новый и сообщить его вылетающему ЭВС.

7.1.4.1 С ГОП при вылете:

- При отсутствии информационной строки плановой информации о вылетающем РС в суточном плане диспетчер ДПР обязан получить ее от диспетчера ГОП.

7.1.4.2 С ГОП после посадки:

- Не позднее 5 минут до расчетного времени посадки диспетчер ДПР обязан передать специалистам ГОП номер и литер прибывающего рейса и запросить номер МС. После получения сообщить его экипажу ВС.

7.2 Взаимодействие с смежными секторами, пунктами, органами ОВД диспетчер ДПР ведет с использованием оборудования Voice Terminal / оборудования «Мегафон»), и других средств связи с обязательным документированием.

## 8 Обслуживание движения ВС в случаях возникновения аварийной ситуации

8.1 Обслуживание воздушного движения в случае аварийной ситуации при рулении (буксировки) ВС.

8.1.1 Действия, описанные в этом разделе, являются дополнительными к стандартному порядку действий, описанному в предыдущих разделах.

8.1.2 Информация о возникновении особых случаев, угрожающих безопасности полетов может быть получена диспетчером Руления:

- при ведении радиообмена от экипажа ВС;
- по информации диспетчеров смежных секторов (органов, пунктов ОВД);

8.1.3 Информация, передаваемая диспетчером Руления в смежные секторы (органы, пункты) ОВД, а также РПА (ведущему инструктору учебной группы) при возникновении особых условий или случаев в полете должна содержать:

- позывной (тип и номер ВС, если они известны);
- номер и литер рейса;
- местонахождение ВС;
- характер происшествия;
- решение КВС и действия экипажа;
- принятые меры (для РПА (ведущего инструктора учебной группы)).

8.1.4 При получении доклада от экипажа ВС о возникновении аварийной ситуации и принятом решении, диспетчер ДПР обязан:

- сообщить в аварийно-спасательную службу (при отсутствии РПА (ведущего инструктора учебной группы)) и специалисту ИАС (при необходимости);
- доложить руководителю полетов (ведущему инструктору учебной группы) о событии и принятых мерах;
- запретить руление другим ВС по этому маршруту;
- информировать экипаж ВС о месте его остановки (при необходимости).

8.2 При потере радиосвязи с ВС диспетчер Руления обязан:

- визуально или по информации диспетчеров смежных диспетчерских пунктов уточнить (определить) местонахождение ВС;
- сообщить диспетчеру Вышки о данном ВС и маршруте его движения;
- оценить обстановку и предупредить экипажи других ВС, находящихся на управлении о маршруте руления ВС без связи;
- передавать команды без подтверждения по всем имеющимся каналам связи;
- дать указание дежурному по сопровождению ВС на лидирование данного ВС к месту стоянки (при необходимости выслать тягач);
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы) о происшествии и принятых мерах;
- сообщить ГОП номер рейса ВС (регистрационный номер), причину возврата, время и место парковки-стоянки.

8.3 Действия диспетчера Руления при поступлении на пульт звукового сигнала от экипажа ВС о нападении.

8.3.1 При поступлении на пульт звукового сигнала от экипажа ВС о нападении диспетчер обязан доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы) о получении сигнала и действовать в соответствии с его указаниями.