

УТВЕРЖДАЮ

« ____ » _____ 2018г.

РАБОЧАЯ ИНСТРУКЦИЯ

**Технология работы
диспетчера диспетчерского пункта Подход сектор II
(Западный)
аэродрома Ладога.**

Разработал			Редакция 01	Дата введения « ____ » _____ 2018г.
Проверил	Начальник тренажера			

1 Введение

1.1 Технология разработана для проведения занятий по тренажерной подготовке студентов III – V учебных курсов Факультета летной эксплуатации согласно учебной программе ОДТ ТЦ по подготовке студентов на рабочем месте диспетчера подхода. Настоящая технология включает в себя описание функционала и обязанностей диспетчеров радиолокационного управления и процедурного контроля диспетчерского пункта подхода.

2 Обозначения и сокращения

АДЦ	Аэроузловой диспетчерский центр
АС ОВД	Автоматизированная система обслуживания воздушного движения
АМЦ	Аэродромный метеоцентр
АСК	Аварийно-спасательная команда
АТИС	Автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома
АСР	Аварийно-спасательные работы
ВК	Воздушный коридор
ВП	Воздушное пространство
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВС	Воздушное судно
ГГС	Громкоговорящая связь
ДПРМ	Дальний Приводной Радио Маркер
ДПП	Диспетчерский пункт подхода
ИЛС	Система захода на посадку оп приборам
ИПП	Инструкция по производству полетов
ЛТХ ВС	Летно-технические характеристики воздушных судов
МК пос	Магнитный курс посадки
ОВД	Обслуживание воздушным движением
ОПРС	Отдельная Приводная Радио Станция
ПК ДПП	Процедурный контроль диспетчерского пункта подхода
ПУС	Пульт управления системой
ППП; ПВП	Правила полетов по приборам; Правила визуальных полетов
ПРП	Помощник Руководителя Полетов
РА	Район аэродрома
РНС; РТС	Радио Навигационные Средства; Радио Технические Средства
РЛУ ДПП	Радио локационное управление диспетчерского пункта подхода
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации
РПА	Руководитель полетов аэродрома (ведущий инструктор учебной группы)
РДЦ	Районный диспетчерский центр
РЦ	Районный центр
СИД	Стандартный маршрут выхода из РА
СТАР	Стандартный маршрут прибытия
ЭВС	Экипаж ВС
ФС	Формуляр Сопровождения ВС
НОТАМ	Извещение, передаваемое по каналам связи и содержащее информацию о состоянии аэронавигационного оборудования, элементов структуры ВП
ТМА	Аэродромная зона
QNH	Давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
QFE	Давление аэродрома на уровне рабочего порога ВПП

3 Общие положения

3.1 Основными задачами диспетчерского обслуживания на диспетчерском пункте Подход являются:

- осуществление контроля за движением всех объектов в пределах своей зоны ответственности;
- осуществление контроля за движением всех объектов в пределах ВП района аэродрома в случае оперативного объединения секторов подхода а также в том случае, когда сектор является основным (старшим) по направлению посадки;
- предотвращение столкновений между воздушными судами, между воздушными судами и другими объектами в пределах своей зоны ответственности;
- ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения.

3.1.1 При ОВД также обеспечивается:

- предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

3.2 Настоящая Технология разработана на основании Воздушного кодекса РФ, ФП ИВП РФ, ФАП «Организация воздушного движения в РФ», ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве РФ», Табеля сообщений о движении ВС в РФ, в соответствии с Табелем внутриаэропортовой информации в ГА, с учетом нормативно-правовых актов, регламентирующих ОрВД, местных условий и особенностей ОВД, и определяет перечень основных обязательных действий диспетчеров РЛУ и ПК диспетчерского пункта Подхода при выполнении ими служебных обязанностей.

3.3 Диспетчер Подхода предоставляет:

- диспетчерское обслуживание подхода;
- аварийное оповещение.

3.4 Диспетчер Подхода осуществляет ОВД при выполнении полетов по ППП.

3.5 ОВД в секторе Подход-II (Западный) осуществляется диспетчерской сменой в составе:

- диспетчер РЛУ ДПП
- диспетчером ПК ДПП

Диспетчер РЛУ ДПП является старшим смены на ДПП сектор Подход-II (Западный). При необходимости и при наличии соответствующей рабочей загрузки сектора, функциональные обязанности РЛУ и ПК, при непосредственном решении РПА (руководителя учебной группы), может выполнять один диспетчер. При наличии соответствующей рабочей загрузки на ДПП РА Ладога, секторы: Подход-I (Восточный) и Подход-II (Западный) могут быть объединены непосредственным решением РПА (руководителя учебной группы).

3.6 Перечень функциональных обязанностей диспетчеров ДПП сектор Подход-II (Западный).

3.6.1 Обязанности диспетчера РЛУ ДПП:

- осуществляет контроль и анализ воздушной и метеорологической обстановки в ВП РА Ладога, а также непосредственно в секторе Подход-II (Западный);
- осуществляет радиообмен с экипажами воздушных судов;
- обеспечивает соблюдение установленных интервалов эшелонирования между ВС;
- регулирует воздушным движением потоков вылета и прилета;
- контролирует движение ВС при следовании их по стандартным маршрутам выхода из РА (СИД) и стандартным маршрутам прибытия (СТАР) на аэродром Ладога, а также при следова-

нии ими по маршрутам , назначенным диспетчером;

- контролирует движение ВС при выполнении ими задаваемых либо разрешенных диспетчером процедур регулирования движения;

- контролирует движение ВС по стандартным траекториям, при нахождении ВС вблизи зон ограничений и маршрутов полетов военной авиации, в периоды выполнения полетов на аэродроме Дробный;

- оказывает помощь при проведении АСР.

3.6.2 Обязанности диспетчера ПК ДПП:

- осуществляет оперативное согласование со смежными ДП и координацию воздушного движения;

- определяет очередность ВС, при регулировании упорядоченного потока воздушного движения при вылете и при прилете в секторе Подход-II (Западный);

- определяет очередность прилетающих ВС, при регулировании упорядоченного потока воздушного движения в ВП РА Ладога при МК взлета и посадки 099°;

- контролирует движение ВС, при выполнении ими стандартных маршрутов прибытия (СТАР) в ВП РА Ладога, а также движение относящихся (готовящихся перейти на управление) ВС, находящихся в смежном ВП примыкающем к границам сектора ОВД;

- осуществляет прогнозирование воздушной обстановки в своем секторе ОВД и в ВП РА Ладога при МК взлета и посадки 099°;

- информирует диспетчера РЛУ ДПП о прогнозируемой воздушной обстановке, очередности ВС в потоках вылета и прибытия, возможных ПКС и способах их решений.

3.7 Постоянно действующие предупреждения и указания.

3.7.1 Прежде чем принять какое-либо воздушное судно на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД, орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения. В случае последующей потери опознавания орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

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

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

б) путем установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 км от конца используемой ВПП;

в) путем передачи опознавания;

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

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

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

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

3.7.1.2 При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного

судна осуществляется одним из следующих способов:

- a) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;
- b) передачей опознавания воздушного судна;
- c) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;
- d) контролем за выполнением указания о включении режима приемоответчика в режиме «Опознавание».

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

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

3.7.1.2.1.2 Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекающее эшелон, когда получаемая на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о том, что оно прошло этот эшелон в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 м (300 футов).

3.7.1.2.1.3 Воздушное судно рассматривается как занявшее указанный в разрешении эшелон, если после получения основанной на данных о барометрической высоте информации о высоте полета, свидетельствующей о том, что оно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 3.7.1.2.1; прошло три обновления индицируемой на экране индикатора информации, три обновления данных датчика или 15 секунд, в зависимости от того, какая величина больше.

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

3.7.2 Диспетчер Подхода контролирует и выдерживает установленную очередность захода на посадку с таким расчетом, чтобы обеспечить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой.

3.7.3 Диспетчер Подхода вправе изменить очередность захода на посадку при ОВД ВС с целью предоставления преимущественного права:

- a) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;
- b) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (отказ двигателя, малый остаток топлива, ухудшение метеоусловий и т.д.);
- в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;
- г) занятым в поисково-спасательных операциях.

3.7.4 При выдерживании очередности заходов на посадку учитывается необходимость увеличенного интервала продольного эшелонирования между воздушными судами вследствие турбулентности в следе за ВС типа А-380 (800).

3.7.5 Диспетчер Подхода осуществляет ОВД ВС, следующих по стандартным маршрутам выхода из района аэродрома (СИД) и стандартным маршрутам прибытия (СТАР).

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

- определяет сравнительное местоположение воздушных судов (о которых он оповещен) относительно друг друга;
- принимает решения по обеспечению установленных интервалов эшелонирования и предотвращению столкновений воздушных судов в воздухе и на земле;
- при необходимости согласовывает свои действия с диспетчерами смежных органов ОВД,

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

3.7.6 За исключением стандартных маршрутов выхода из района аэродрома (СИД) и стандартных маршрутов прибытия (СТАР), диспетчером Подхода про ОВД применяют следующие процедуры:

- использование процедуры «Прямо на»;
- регулирование поступательных и вертикальных скоростей ВС;
- радиолокационное векторение;
- визуальный заход на посадку;
- полет в зоне ожидания.

Для достижения максимальной эффективности различные процедуры используются комплексно в сочетании друг с другом.

3.7.6.1 Процедура "Прямо на" используется с целью оптимизации стандартного маршрута и для направления воздушного судна на любую промежуточную/конечную точку стандартного маршрута вылета/прилета. При достижении этой точки воздушное судно самостоятельно продолжает полет по используемой стандартной траектории. В том случае, если командир воздушного судна считает, что он не может выполнить требуемую операцию, об этом незамедлительно информируется диспетчер.

Воздушным судам, не имеющим возможности выполнить заход на посадку или выход из района аэродрома по опубликованным схемам и маршрутам зональной навигации должно быть предоставлено векторение.

3.7.6.2 * *Векторение - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.*

Когда осуществляется векторение воздушного судна, выполняющего полет по ППП, или ему указывается спрямленный маршрут, предусматривающий уход воздушного судна с маршрута ОВД, диспетчер выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению. Процесс векторения при ОВД диспетчер подхода обязан закончить указанием ЭВС перейти к самостоятельному самолетовождению.

3.7.6.2.1 Радиолокационное векторение выполняется при устойчивом радиолокационном сопровождении после того, как диспетчер опознал ВС по радиолокатору и проинформировал экипаж о начале процедуры.

3.7.6.2.2 При радиолокационном векторении для визуального захода на посадку ВС выводится в положение, из которого экипаж может визуально обнаружить аэродром посадки. Радиолокационное векторение заканчивается разрешением на визуальный заход, после чего экипаж ВС снижается и изменяет курс по своему усмотрению.

3.7.6.2.3 Радиолокационное векторение разрешено:

- в пределах зоны ответственности ДПП сектор Подход-II (Западный);
- на высотах (эшелонах) не ниже минимальных безопасных в пределах ТМА Ладога, и на высотах не ниже 5000 футов (FL50) в пределах РА Ладога.

* *Примечание — при выполнении процесса векторения в секторе Подход-II, диспетчер РЛУ ДПП должен быть особенно внимательным при задаче курсов ЭВС, отметка которого на ИВО находится вблизи юго-западного сектора, ограниченного пеленгами 180°-250°. Диспетчеру РЛУ запрещено при векторении задавать ЭВС МПУ следования в сторону ограничительного пеленга, при следовании на эшелонах ниже Нбез=FL110 (см. Приложения 11; 12; 13; 14 ИПП РА Ладога).*

3.7.6.3 При выдерживании очередности потока прибывающих воздушных судов и вылетающих по одному маршруту отправления диспетчер подхода использует все возможные, имеющиеся в его распоряжении процедуры, такие как управление скоростью и полет в зоне ожидания, а также учитывает летно-технические характеристики ВС с целью исключения догона одним воздушным судном другого, либо сокращения расстояния между ними до интервала менее минимального эшелонирования.

3.7.6.3.1 В процессе ОВД диспетчером подхода могут быть даны указания экипажам воздушных судов определенным образом скорректировать горизонтальную и вертикальную скорость полета.

3.7.6.3.2 Регулирование горизонтальной скоростью ВС может осуществляться диспетчером Подхода при помощи:

– указания рассчитать пролет очередного ПОД(а) в заданное время (при наличии возможности);

– указания на увеличение или уменьшения приборной скорости ВС согласно РЛЭ соответствующего типа.

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

3.7.6.3.2.1 При регулировании горизонтальной скорости между двумя или несколькими следующими друг за другом воздушными судами диспетчеру следует в первую очередь либо уменьшить скорость следующего позади воздушного судна, либо увеличить скорость следующего впереди воздушного судна, а затем скорректировать при необходимости скорости других воздушных судов.

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

3.7.6.3.2.3 На высотах ниже 7600 м (эшелон полета 250) корректировка скорости должна выражаться величинами приборной скорости, кратными 20 км/ч (10 узлов).

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

3.7.6.3.2.5 Диспетчер Подхода должен ограничивать корректировку скорости пределами, необходимыми для установления и/или выдерживания требуемого минимума или интервала эшелонирования.

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

3.7.6.3.2.7 Диспетчер Подхода при необходимости дает указание экипажам прибывающих воздушных судов на выдерживание: максимальной скорости, минимальной скорости или конкретного значения скорости.

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

3.7.6.3.2.9 Диспетчер Подхода не должен давать указание экипажу на одновременное выдерживание увеличенной скорости снижения и уменьшенной скорости полета.

3.7.6.3.2.10 Диспетчер Подхода регулирует скорости полета прибывающих воздушных судов таким образом, чтобы выполнение полета с убранными механизацией и шасси происходило в течение максимально возможного времени. Рекомендуются использовать уменьшение скорости ниже высоты 4550 м (эшелон полета 150) для турбореактивных воздушных судов до значений не менее 410 км/ч (220 узлов), что соответствует минимальной скорости с убранными механизацией и шасси.

3.7.6.3.2.11 При передаче ОВД смежному диспетчерскому пункту диспетчер Подхода обязан повторить введенные ограничения по скорости ВС в том случае, если он не отменяет введенные ранее ограничения.

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

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

3.7.6.3.3.2 Воздушному судну, осуществляющему набор высоты (выполняющему сниже-

ние), может быть дано указание выдерживать установленную скорость набора высоты (снижения), равную или превышающую установленное значение, или скорость набора высоты (снижения), равную или меньшую, чем установленное значение.

3.7.6.3.3.3 Корректировку вертикальной скорости диспетчер Подхода должен ограничивать пределами, необходимыми для установления и/или выдерживания желаемого минимума эшелонирования.

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

3.7.6.4 Визуальный заход на посадку.

3.7.6.4.1. Визуальный заход на посадку (ВЗП) выполняется при соответствии фактических метеоусловий минимуму для визуального захода на посадку на а/д Ладога. Может быть разрешен диспетчером по запросу экипажа ВС после доклада о визуальном контакте с ВПП (аэродромом, летным полем). Диспетчер Подхода при наличии соответствующих метеоусловий обязан обеспечить экипажу ВС бесконфликтное снижение для визуального захода на посадку в сектор ТМА для дальнейшего установления визуального контакта с ВПП (аэродромом, летным полем).

3.7.6.5 Для регулирования воздушного движения устанавливаются зоны ожидания.

3.7.6.5.1 Полет в зоне ожидания разрешается только по установленным схемам и на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

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

3.7.6.5.3 Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, экипаж воздушного судна сообщает об этом диспетчеру Подхода, который с учетом воздушной обстановки должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав экипажу порядок снижения и захода на посадку, проинформировав об этом диспетчера Круга.

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

3.7.6.5.5 Если правила входа и полета в зоне ожидания неизвестны экипажу воздушного судна, диспетчер Подхода должен сообщить ему:

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

3.7.6.5.6 Эшелоны в зоне ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы обеспечить выдачу каждому воздушному судну разрешение на заход на посадку с соблюдением очередности. Как правило, воздушное судно, входящее в зону ожидания первым, должно быть на самом нижнем эшелоне, а прибывающие после него воздушные суда располагаются последовательно на верхних эшелонах.

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

3.7.6.5.8 В зоне ожидания на одном эшелоне должно находиться не более одного воздушного судна.

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

Старшим сектором в оперативных вопросах ОВД и предотвращения возможных конфликтов движения в РА Ладога является сектор Подхода рабочего направления посадки.

3.7.7 Эшелонирование ВС

3.7.7.1 В воздушном пространстве зоны ответственности диспетчера Подхода сектора Подход-II (Западный) установлено:

– вертикальное эшелонирование:

с FL50 включительно до FL245 включительно (исключая воздушное пространство ТМА) через 1000 футов;

* *Примечание — в ВП юго-западного сектора 180°-250°: с FL110 включительно до FL245 включительно (исключая воздушное пространство ТМА и ВП воздушного коридора ОПРС Орлово — ОПРС Заполье) через 1000 футов;*

- в ВП воздушного коридора ОПРС Орлово — ОПРС Заполье: с FL70 включительно до FL245 включительно;

– горизонтальное эшелонирование:

1) при наличии устойчивого радиолокационного контроля со стороны органа ОВД — 10км;

за исключением случаев, когда учитывается необходимость увеличенного интервала продольного эшелонирования между воздушными судами вследствие турбулентности в следе за ВС типа А-380 (800) - 20км.

2) При отсутствии устойчивого радиолокационного контроля со стороны органа ОВД устанавливается продольное эшелонирование:

а) при следовании в одном направлении на одном эшелоне (высоте) друг за другом — 10мин;

б) при пересечении попутного занятого эшелона (высоты) другим ВС — 10мин в момент пересечения;

в) при пересечении встречного занятого эшелона (высоты) другим ВС — 20мин в момент пересечения;

г) при следовании на пересекающихся курсах на одном эшелоне (высоте) на углах пересечения от 45° до 135° и от 235° до 315° с другим ВС — 15мин в момент пересечения.

3.7.7.2 Ответственность диспетчера за соблюдение вертикального эшелонирования:

3.7.7.2.1 В целях предупреждения конфликтных ситуаций диспетчеру Подхода, исходя из воздушной обстановки, разрешается кратковременно использовать эшелон (высоту) полёта независимо от его направления.

3.7.7.2.2 Диспетчер Подхода принимает меры по сохранению установленных вертикальных норм эшелонирования между воздушными судами при переменном профиле полета в случае отсутствия горизонтального эшелонирования.

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

а) известно о наличии сильной турбулентности;

б) находящееся выше воздушное судно выполняет набор высоты в крейсерском режиме;

в) различия в летно-технических характеристиках воздушных судов таковы, что возможно уменьшение применяемого минимума эшелонирования;

г) задаваемый диспетчером режим набора (вертикальная скорость набора) исключает нарушение ВС вертикального эшелонирования.

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

3.7.7.3 Ответственность диспетчера за соблюдение горизонтального эшелонирования:

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

3.7.7.3.2 Регулирование интервалов продольного эшелонирования между воздушными судами, следующими по одним и тем же линиям пути, диспетчер Подхода может обеспечивать путем применения методов управления приборной скоростью в пределах летно-технических характеристик этих воздушных судов.

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

4 Подготовка к дежурству и прием дежурства

Подготовка диспетчерской смены ДПП сектор Подход-II (Западный) к дежурству производится на инструктаже в учебном классе и на рабочем месте.

4.1 В процессе подготовки к дежурству на инструктаже диспетчерская смена обязана получить от РПА (ведущего инструктора учебной группы) следующую информацию:

- необходимую метеорологическую информацию о фактической погоде на аэродроме Ладога и ближайших запасных аэродромах вылета;
- необходимую метеорологическую информацию о прогнозируемой погоде на аэродроме Ладога и ближайших запасных аэродромах вылета на ближайшие 2 часа;
- информацию о суточном плане полетов на аэродроме Ладога и наличии в нем литерных и подконтрольных рейсов;
- информацию по имеющимся ограничениям и запретам, режимам на текущие сутки а также план полетов на аэродроме Дробный (при наличии информации о предстоящих полетах);
- информацию о готовности и использовании средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;
- информацию об орнитологической обстановке на аэродроме Ладога (при наличии);
- информация о состоянии аэродрома и проводимых на нем работах (состояние летной полосы, пригодности к эксплуатации);
- информация по имеющимся ограничениям и запретам;
- указания (распоряжения) по обслуживанию воздушного движения;
- информацию об особенностях обслуживания воздушного движения на период дежурства.

4.2 Принимая дежурство на рабочем месте ДПП сектор Подход-II (Западный), диспетчерская смена получает от сдающей смены и уясняет всю необходимую информацию о воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановке, информацию о работе радиотехнических средств обеспечения полетов, наличии режимов, ограничений, запретов, литерных и подконтрольных рейсов, другую необходимую информацию об особенностях работы по обслуживанию воздушного движения в РА Ладога на момент заступления и при необходимости проверяет наличие и работоспособность оборудования.

4.3 В период сдачи-приема дежурства диспетчеры принимающей диспетчерской смены обязаны:

4.3.1 Диспетчер РЛУ ДПП сектор Подход-II (Западный):

- настроить оборудование АС ОВД для отображения воздушного пространства под-

контрольного сектора обслуживания Подход-II (Западный) и примыкающего к его границам;
 – проверить работоспособность АС ОВД, функционирование процессов передачи управления КСА УВД АС ОВД;

– качество радиосвязи на основном и резервном каналах связи на выделенной частоте 125,2 МГц, путем прослушивания радиообмена или контрольных вызовов корреспондентов, качество работы средств громкоговорящей связи путем прослушивания переговоров или конкретных вызовов корреспондентов;

– уточнить у сменяемого диспетчера РЛУ ДПП сектор Подход-II (Западный) рабочий МК взлета и посадки на аэродроме Ладога;

– проверить исправность передачи информации АТИС на выделенных частотах;

– уточнить у сменяемого диспетчера РЛУ ДПП сектор Подход-II (Западный) местоположение ВС в своем секторе ОВД:

а) прилетающих, находящихся на стандартных маршрутах прибытия СТАР;

б) вылетающих, находящихся на стандартных маршрутах выхода СИД;

с) выполняющих полет по заданным диспетчером процедурам («векторение», «прямо на» и т.д.);

д) находящихся в зоне ожидания;

е) выполняющих транзитный полет по участкам трасс, проходящим через сектор ОВД.

4.3.2 Диспетчер ПК ДПП сектор Подход-II (Западный):

– проверить работоспособность АС ОВД, функционирование процессов согласования со смежными секторами КСА УВД АС ОВД;

– настроить оборудование АС ОВД для отображения воздушного пространства РА Ладога и примыкающего к его границам;

– качество средств громкоговорящей связи путем прослушивания переговоров или конкретных вызовов корреспондентов;

– уточнить у сменяемого диспетчера ПК ДПП сектор Подход-II (Западный) местоположение ВС в воздушном пространстве РА Ладога:

а) прилетающих, вылетающих и транзитных, находящихся на стандартных маршрутах и трассах в своем секторе ОВД и в смежном секторе Подход-II (Западный);

б) выполняющих полет по заданным диспетчером процедурам («векторение», «прямо на» и т.д.) в своем секторе ОВД и в смежном секторе Подход-II (Западный);

с) находящихся в зонах ожидания своего сектора ОВД и смежного сектора Подход-II (Западный);

д) согласованных, но еще не принятых под управление диспетчером РЛУ своего сектора ОВД;

е) согласованных, но еще не переданных под управление смежных секторов ОВД.

4.3 В период сдачи-приема дежурства радиосвязь с экипажами воздушных судов осуществляет диспетчер РЛУ ДПП сдающей дежурство смены, до момента записи на магнитофон доклада диспетчеров ДПП заступающей смены о приеме дежурства:

«Диспетчер Радиолокационного Управления (фамилия) дежурство принял.»

«Диспетчер Процедурного Контроля (фамилия) дежурство принял.»

4.4 В особых случаях и условиях полета прием и сдача дежурства решением РПА (ведущего инструктора учебной группы) могут быть перенесены до момента нормализации воздушной обстановки.

5 Рубежи передачи ОВД

5.1 Район аэродрома Ладога расположен в центральной части Ладожского района ЕС ОрВД (*Приложение 10 ИПП РА Ладога*) в границах:

– горизонтальных, определяемых в плане по координатам: г.т. КОРНА, г.т. GORIN, ОПРС Коркино, ОПРС Чирово, ОПРС Орлово, г.т. ОРЕРА, ОПРС Форт;

– вертикальных, определяемых по высоте от поверхности земли до высоты 24500 футов

включительно (FL245).

5.2 Зона ответственности ДПП сектор Подход-II (Западный): - западная часть воздушного пространства РА Ладога в пределах от 180⁰ до 359⁰ относительно истинного меридиана в границах, указанных в Приложении 10 ИПП РА Ладога, на высотах от эшелона FL50 до эшелона FL245 включительно, исключая ВП ТМА Ладога и ВП юго-западного сектора и находящегося в нем ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье, где зона ответственности установлена соответственно на высотах: от эшелона FL110 до эшелона FL245 включительно и от эшелона FL70 до эшелона FL245 включительно.

5.3 Рубежи приема/передачи ответственности за ОВД, в том числе между секторами, устанавливаются на границах соответствующих зон ответственности.

5.3.1 Между ДПП-II и ДПК:

- при вылете: - пересечение ВС границы аэродромной зоны ТМА по высоте FL75 и (или) пересечение границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат.

-при прилете: - пересечение ВС границы аэродромной зоны ТМА по высоте FL75 и пересечение границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат.

-при пролете: - пересечение ВС границы аэродромной зоны ТМА границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат на высоте 7500 футов и ниже.

5.3.2 Между ДПП-II и ДПП-I:

-при прилете: -пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. R221° D29,9 (от LDG DVOR/DME) при полетах по маршрутам СТАР;

-пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне установленных маршрутов СТАР;

-при пролете: -пересечение ВС границы смежного сектора в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME; NABIS и ARBAT при полетах на ВТ;

-пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне ВТ.

5.3.3 Между ДПП-II и РЦ-III (Юго-Запад):

- при вылете: - пересечение ВС границы сектора по высоте FL245 и (или):

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. ОПРС Орлово при полетах по маршрутам СИД;

- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне установленных маршрутов СИД;

- при прилете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 и:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. ОПРС Орлово при полетах по маршрутам СТАР;

- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне установленных маршрутов СТАР;

-при пролете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 или:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. ОПРС Орлово при полетах на ВТ на FL245 и ниже;

- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне ВТ на FL245 и ниже.

5.3.4 Между ДПП-II и РЦ-IV (Северо-Запад):

- при вылете: - пересечение ВС границы сектора по высоте FL245 и (или):

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. OREPA при полетах по маршрутам СИД;

- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне установленных маршрутов СИД;

–при прилете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 и:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. ОПРС Форт при полетах по маршрутам СТАР;
- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне установленных маршрутов СТАР;

–при пролете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 или:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т. OREPA и ОПРС Форт при полетах на ВТ на FL245 и ниже;
- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне ВТ на FL245 и ниже.

5.3.5 Между ДПП-II и РЦ-I (Северо-Восток):

– при пролете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 и:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME; при полетах на ВТ;
- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне ВТ.

5.3.6 Между ДПП-II и РЦ-II (Юго-Восток):

– при пролете: - пересечение ВС границы РА по высоте FL245 и:

- пересечение ВС границы смежного сектора в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME; NABIS; ARBAT при полетах на ВТ;
- пересечение ВС границы смежного сектора в плане в пределах установленных географических координат при полетах вне ВТ.

5.3.7 Между ДПП-II и ПРП Дробный:

– при прилете на а/д Дробный: - пересечение ВС границы смежного сектора по высоте FL100 и пересечение ВС границы ТМА Дробный в плане в пределах установленных географических координат.

** Примечание — рубеж устанавливается на время полетов боевой авиации по маршруту прилета на аэродром Дробный с правом управления, делегированным ему диспетчером Подхода сектора-I (Восточный) в своем секторе обслуживания.*

5.3.8 Между ДПП-II и МДП 2 (Западный):

– при наборе: - пересечение высоты 4500 футов в пределах зоны РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰.

–при снижении: - пересечение высоты 4500 футов в пределах зоны РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰.

*** Внимание!** Между высотой 4000 футов для полетов по ПВП и F50 для полетов по ППП в пределах зоны ВП РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП РА юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰ находится промежуточный слой, в котором горизонтальные полеты запрещены.

Полеты по ПВП ниже F110 в ВП РА юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰ и ниже FL70 в пределах ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье **запрещены**.

5.4 Согласованные рубежи приема/передачи ОВД:

5.4.1 Между ДПП-II и ДПК:

– при вылете: - при подходе ВС к рубежу приема ОВД по высоте (FL75), но не более чем за 1000 футов по высоте и/или за 5 км до пролета ВС рубежа приема ОВД по удалению (границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат).

– при прилете: - при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по высоте (FL75), но не более чем за 1000 футов по высоте и за 5 км до пролета ВС рубежа передачи ОВД по удалению (границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат).

- при пролете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы аэродромной зоны ТМА в плане в пределах установленных географических координат) на высоте 7500 футов и ниже, но не более чем за 5 км по удалению до рубежа приема/передачи ОВД.

5.4.2 Между ДПП-II и ДПП-I:

-при прилете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т. R221° D29,9 (от LDG DVOR/DME) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах по маршрутам СТАР;

- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне установленных маршрутов СТАР;

-при пролете:- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME; NABIS и ARBAT но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах на ВТ;

- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне ВТ.

5.4.3 Между ДПП-I и РЦ-III (Юго-Запад):

-при вылете: - при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и (или):

- при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по удалению в г.т. ОПРС Орлово но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах по маршрутам СИД;

- при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне установленных маршрутов СИД;

- при прилете: - при подходе ВС к рубежу приема ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и:

- при подходе ВС к рубежу приема ОВД в г.т. ОПРС Орлово но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах по маршрутам СТАР;

- при подходе ВС к рубежу приема ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне установленных маршрутов СТАР;

-при пролете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа или:

- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т. ОПРС Орлово но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах на ВТ на FL245 и ниже;

- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне ВТ на FL245 и ниже.

5.4.4 Между ДПП-II и РЦ-IV (Северо-Запад):

- при вылете: - при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и (или):

- при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по удалению в г.т. OREPA но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах по маршрутам СИД;

- при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне установленных маршрутов СИД;

- при прилете: - при подходе ВС к рубежу приема ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и:
- при подходе ВС к рубежу приема ОВД в г.т. ОПРС Форт но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах по маршрутам СТАР;
 - при подходе ВС к рубежу приема ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне установленных маршрутов СТАР;
- при пролете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа или:
- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т. OREPA и ОПРС Орлово но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах на ВТ на FL245 и ниже;
 - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне ВТ на FL245 и ниже.

5.4.5 Между ДПП-II и РЦ-II (Юго-Восток):

- при пролете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и:
- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME; NABIS и ARBAT но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах на ВТ;
 - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне ВТ.

5.4.6 Между ДПП-II и РЦ-I (Северо-Восток):

- при пролете: - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по высоте FL245 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и:
- при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД в г.т.: ОПРС LDG DVOR/DME но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах на ВТ;
 - при подходе ВС к рубежу приема/передачи ОВД по удалению (границы сектора Подход-II (Западный) в плане в пределах установленных географических координат) но не более чем за 10 км до пролета рубежа, при полетах вне ВТ.

5.4.7 Между ДПП-II и ПРП Дробный:

–при прилете на а/д Дробный: - при подходе ВС к рубежу передачи ОВД по высоте FL100 но не более чем за 1000 футов до пролета рубежа и при подходе ВС к границе ТМА Дробный в плане в пределах установленных географических координат но не более чем за 10 км до пролета границы.

** Примечание — рубеж устанавливается на время полетов боевой авиации по маршруту прилета на аэродром Дробный с правом управления, делегированным ему диспетчером Подхода сектора-I (Восточный) в своем секторе обслуживания..*

5.4.8 Между ДПП-II и МДП 2 (Западный):

– при наборе: - после выдачи разрешения диспетчером экипажу ВС набора высоты FL50 и выше и пересечении 4000 футов в пределах зоны РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰.

– при снижении: - после выдачи разрешения диспетчером экипажу ВС снижения до высоты 4000 футов и ниже и пересечении FL50 в пределах зоны РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰.

* **Внимание!** Между высотой 4000 футов для полетов по ПВП и F50 для полетов по ППП в пределах зоны ВП РА Ладога исключая сектор ТМА и ВП РА юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰ находится промежуточный слой, в котором горизонтальные полеты запрещены.

Полеты по ПВП ниже F110 в ВП РА юго-западного сектора в пределах от 180⁰ до 250⁰ и ниже FL70 в пределах ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье **запрещены**.

5.4.9 Использование согласованных рубежей приема/передачи ОВД диспетчеру ДПП-I разрешено только при наличии вторичного радиолокационного контроля, выполненного процесса опознавания ВС и твердой уверенности в бесконфликтной воздушной обстановке.

5.5 Рабочие частоты диспетчерских пунктов.

Рабочая частота ДПП сектор II (Западный), рабочая частота — 125,2 МГц.

Диспетчеры ДПП сектор Подход-II (Западный) взаимодействуют со следующими смежными диспетчерскими пунктами:

- ДПК, рабочая частота - 120,6 МГц;
- ДПП сектор Подход-I (Восточный), рабочая частота - 129,8 МГц;
- РДЦ: «Контроль-I» (Северо-Восток), рабочая частота – 134,1 МГц;
- РДЦ: «Контроль-II» (Юго-Восток), рабочая частота – 135,6 МГц;
- РДЦ: «Контроль-III» (Юго-Запад), рабочая частота – 126,9 МГц;
- РДЦ: «Контроль-IV» (Северо-Запад), рабочая частота – 120,9 МГц;
- МДП: «Район-2» (западный сектор), рабочая частота – 119,4 МГц;
- ПРП Дробный: «РБЗ - Дробный» (РП ближней зоны), рабочая частота — 120,4 МГц.

6 Особенности обслуживания воздушного движения.

6.1 Особенности обслуживания воздушного движения при вылете ВС.

6.1.1 Постоянно действующие процедуры при вылете ВС.

При установлении радиосвязи с экипажем взлетевшего ВС диспетчер Подхода-II:

- получает от экипажа ВС доклад о фактическом местоположении (в плане и по высоте), разрешенном эшелоне (высоте) набора;
- опознает ВС при помощи комплексного использования РТС;
- передает экипажу условия набора и маршрут (если он изменяет ранее выданное указание), за исключением случаев, когда экипаж уже получил эти условия от предыдущего сектора и он их не меняет;
- вводит заданную высоту/эшелон в ФС;
- сообщает о наличии неблагоприятных метеоявлений на маршруте вылета при наличии (в случае отсутствия данной информации в АТИС или имеющиеся уточненные данные о их местоположении);
- информирует экипаж о воздушной обстановке (при необходимости);
- контролирует полет ВС по ИВО, в случаях значительных отклонений ВС от заданного маршрута информирует об этом экипаж, по запросу экипажа осуществляет векторение в целях оказания ему навигационной помощи и вывода его на маршрут следования;
- при необходимости, если потребность в наведении вылетающего ВС исчезла, то диспетчер используя процедуру: «Прямо на...» в любой момент по своему усмотрению выводит вылетающее ВС на стандартный маршрут следования;
- комплексно использует тренажерное оборудование АС ОВД и операции КСА УВД;
- обеспечивает установленные интервалы эшелонирования;
- согласует с диспетчером смежного с ним сектора пункта ОВД — РДЦ, условия входа ВС в его зону ответственности, если есть необходимость вносить изменения в стандартные условия передачи ОВД.

6.1.1.1 Стандартные условия передачи ОВД между секторами РДЦ и ДПП-II, при вылете:

6.1.1.1.1 Стандартные условия передачи ОВД между ДПП-II и РЦ-IV (Северо-Запад):

- ВС следует по стандартному маршруту вылета (SID) на г.т. выхода из РА OREPA;
- воздушному судну разрешен набор эшелона FL240/ 24000 футов или другой четный эшелон западного направления ниже (в зависимости от ЛТХ ВС и его возможностей при наборе подписанного эшелона);

- воздушному судну не заданы курс, вертикальная и/или поступательная скорости;
- обеспечиваются интервалы эшелонирования, установленные ФП ИВП для районного диспетчерского обслуживания, и отсутствует тенденция к их сокращению;
- передача ОВД осуществляется на установленных рубежах в плане.

6.1.1.1.2 Стандартные условия передачи ОВД между ДПП-II и РЦ-III (Юго-Запад):

- ВС следует по стандартному маршруту вылета (SID) на г.т. выхода из РА ОПРС Орлово;
- воздушному судну разрешен набор эшелона FL160/ 16000 футов при МК взлета и посадки 099⁰ или FL200/ 20000 футов при МК взлета и посадки 279⁰; или другой четный эшелон западного направления ниже (в зависимости от ЛТХ ВС и его возможностей при наборе подписанного эшелона);

- воздушному судну не заданы курс, вертикальная и/или поступательная скорости;
- обеспечиваются интервалы эшелонирования, установленные ФП ИВП для районного диспетчерского обслуживания, и отсутствует тенденция к их сокращению;
- передача ОВД осуществляется на установленных рубежах в плане.

6.1.1.2 При достижении ВС границы сектора Подход-II (Западный) по высоте или по удалению (при подходе ВС к рубежу передачи ОВД, если используются средства вторичной радиолокации) ДПП-I контролирует по РТС место ВС, передает экипажу указание о переходе на радиосвязь с диспетчером смежного с ним сектора пункта ОВД - РДЦ, сообщив при этом частоту радиосвязи, на которой он работает.

6.1.1.2.1 При следовании ВС в юго-западном секторе РА Ладога возможно пропадание вторичной и даже первичной радиолокации на индикатора диспетчеров сектора Подход-II (Западный). Это связано с рельефом горной местности, находящейся в этом секторе РА Ладога. В этом случае диспетчеры сектора Подход-II (Западный) обязаны:

- сообщить ЭВС о пропадании радиолокационной информации;
- дать команду ЭВС на немедленный набор безопасной высоты (эшелона) в юго-западном секторе РА Ладога;
- дать команду ЭВС доложить пролет РНТ воздушного коридора;
- обратиться с просьбой к ЭВС проверить включение ВОРЛ на ВС;
- всеми доступными методами определять текущее местоположение ВС;
- обратиться за помощью к диспетчерам сектора Подход-I (Восточный) в определении текущего местоположения ВС;
- определять вероятное местоположение ВС по пеленгу АРП;
- при возобновлении РЛ контроля доложить об этом ЭВС, сообщив ему его местонахождение.

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

- а) как известное географическое место;
- б) магнитный путевой угол и расстояние до основной точки, навигационного средства или средства захода на посадку;
- в) направление (по компасу) и расстояние от известного места;
- г) расстояние от начала ВПП, если воздушное судно находится на конечном этапе захода на посадку, или
- д) расстояние и направление от осевой линии маршрута ОВД;
- е) значение географических координат.

6.1.1.2.3 В том случае если экипаж ВС, выполняющий полет по ППП в юго-западном секторе ОВД РА Ладога доложил о невозможности продолжить полет по ППП в ВК ОПРС Заполье — ОПРС Орлово и запросил разрешение на переход и продолжение полета по ПВП диспетчеры сектора Подход-II (Западный) обязаны дать команду экипажу вылетевшего ВС вернуться на аэродром вылета или взаимодействуя с диспетчерами сектора Подход-I (Восточный), при помощи векторения вывести ВС из юго-западного сектора для дальнейшего изменения маршрута и

продолжения полета по ПВП.

Примечание:

1. При передаче ОВД в смежный сектор РДЦ ДПП-II обеспечивает передачу ВС в точке, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами и на интервалах эшелонирования, установленных для районного диспетчерского обслуживания.

2. В оперативном отношении:

– при распределении потока вылетающих ВС диспетчер ДПП-II подчиняется диспетчеру графического контроля сектора РДЦ соответствующего направления и выполняет его указания, при необходимости вводит ограничения по движению — задает экипажам ВС режимы полета, либо применяет радиолокационные процедуры.

6.1.2 Действия диспетчера ДПП сектор Подход-II (Западный) при вылете ВС.

6.1.2.1 Диспетчер РЛУ ДПП обязан:

– 1. До выхода на связь экипажа вылетевшего ВС:

- получить информацию о вылетевшем рейсе (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета) и фактическом времени вылета от диспетчера ПК ДПП своего сектора;
- согласовать условия полета взлетевшего ВС в секторе управления с диспетчером ПК ДПП (маршрут полета СИД/ направление полета и разрешенный для набора эшелон).

– 2. При установлении радиосвязи с экипажем вылетевшего ВС:

- получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления;
- опознать ВС;
- *В целях исключения ошибок при определении местоположения ВС на ИВО диспетчер обязан комплексно использовать следующие методы опознавания:
 - привязку - сопоставление координат известной точки (в момент доклада экипажа ВС о ее пролете) с координатами опознаваемой отметки местоположения ВС на ИВО;
 - маневр - сопоставление направления перемещения отметки от ВС на ИВО с направлением, заданным диспетчером;
 - сравнение - сопоставление информации, передаваемой экипажем ВС и отображаемой на ИВО в формуляре сопровождения ВС;
- передать условия выхода из района аэродрома, при - бесступенчатом наборе — разрешение на набор подписанного эшелона;
- вбить заданный для набора эшелон полета в строку ФС ВС;
- уточнить у экипажа вылетающего ВС расчетное время пролета границы РА Ладога в плане/рубежа передачи по удалению (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля и/или плана полета) и сообщить его диспетчеру ПК ДПП;
- сообщить о опасных метеоявлениях по направлению полета (при их наличии);
- контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях от заданного маршрута полета информировать экипаж ВС;
- при отклонении ВС от заданного маршрута и приближении к ограничительному пеленгу 250° на высоте ниже установленного в зонах ограничений нижнего безопасного эшелона дать команду и вывести ВС в сторону, противоположную ограничительному пеленгу;
- при значительных отклонениях ВС от оси маршрута в ВК ОПРС Заполье — ОПРС Орлово дать команду для выхода в ВК сообщив ЭВС о значительном отклонении (более ½ половины ширины воздушного коридора от оси маршрута);
- при необходимости, и/или получив указание от диспетчера сектора РДЦ соответствующего направления задает экипажам ВС, вылетевших по одному маршруту режимы полета, либо применяет радиолокационные процедуры «Прямо на» или векторение (в юго-западном секторе - на высоте не ниже безопасного эшелона);
- при необходимости выводит экипажи ВС на маршрут полета используя радиолокационные процедуры «Прямо на» или векторение (в юго-западном секторе - на высоте не ниже безопасного эшелона);

- при прекращении векторения воздушного судна орган ОВД дает указание его экипажу возобновить самостоятельное самолетовождение, сообщая ему местоположение воздушного судна.

6.1.2.1.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте или дальности передать экипажу ВС указание о переходе на радиосвязь с диспетчером РДЦ соответствующего направления, сообщив частоту его работы.

6.1.2.2 Диспетчер ПК ДПП обязан:

– 1. До выхода на связь экипажа вылетевшего ВС:

- ознакомиться с списком планов вылета на ближайший период времени (30мин обновления плановой информации и поступления предварительных сообщений о вылетающих рейсах);
- определить в списке вылета РС с планом полета через Восточный сектор обслуживания ДПП;
- проанализировать прогнозируемую воздушную обстановку в своем секторе управления на ближайший период времени, учитывая фактическую и прогнозируемую метеоситуацию и имеющиеся в воздушном пространстве сектора и на его рубежах приема-передачи ОВД ограничения и запреты;
- при возможном прогнозировании ПКС между вылетающими ВС по одному маршруту СИД (в одном направлении); между вылетающими и прилетающими (пролетающими) ВС в ВК ОПСР Заполье — ОПСР Орлово, в точках пересечения стандартных маршрутов СИД и СТАР (участков трасс) и маршрутов следования, заданных диспетчером РЛУ ДПП определить способы решения возможных ПКС и сообщить диспетчеру РЛУ ДПП;
- получить информацию о фактическом вылете ВС;
- согласовать условия полета взлетевшего ВС в секторе управления с диспетчером РЛУ ДПП (маршрут полета СИД/ направление полета и разрешенный для набора эшелон);
- проанализировать возможность бесступенчатого набора подписанного эшелона и при наличии соответствующих условий запросить разрешение о бесступенчатом наборе диспетчера Графического контроля РДЦ соответствующего направления;
- не дожидаясь запроса от диспетчера Круга передать ему условия входа взлетевшего ВС в свой сектор ОВД (при наличии разрешения РДЦ — условия для бесступенчатого набора подписанного эшелона);
- при поступлении запроса от диспетчера Круга об условиях входа взлетевшего ВС в свой сектор ОВД передать ему эти условия, используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или средства ГГС;
- обо всех текущих изменениях движения входящего в сектор обслуживания вылетевшего ВС диспетчер ПК ДПП немедленно сообщает диспетчеру РЛУ ДПП своего сектора.

– 2. При установлении радиосвязи с экипажем вылетевшего ВС:

- получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления, отметить расчетное время выхода ВС из сектора ОВД (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля и/или плана полета запросить его у диспетчера РЛУ ДПП) используя КСА УВД автоматизированной системы или доклад экипажа ВС;
- контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях ВС от заданного маршрута полета информировать диспетчера РЛУ ДПП (при необходимости);
- согласовать с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления условия входа вылетевшего ВС в его сектор обслуживания, используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или средства ГГС;
- при наличии возможности получить от диспетчера Графического контроля разрешение бесступенчатого набора подписанного эшелона для вылетевшего ВС;
- сообщить диспетчеру РЛУ ДПП о выполненном согласовании условий входа вылетевшего ВС в сектор обслуживания РДЦ соответствующего направления.

6.1.2.2.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте или дальности используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы передать управление вылетевшим ВС смежному сектору соответствующего направления или используя

средства ГГС получить от смежного диспетчера подтверждение о приеме на ОВД.

6.2 Особенности обслуживания воздушного движения при прилете ВС.

6.2.1 Постоянно действующие процедуры при прилете ВС.

6.2.1.1 ДПП является основным диспетчерским пунктом, формирующим очередность потока прибытия на аэродром Ладога. Основным звеном в цепочке секторов обслуживания потока прибытия является сектор ДПП по направлению посадки и сектор противоположного направления автоматически становится в его оперативном подчинении при формировании очередности прилетающих ВС, назначении им маршрутов СТАР или задания иных условий полета предусмотренными приведенными ниже процедурами ОВД. ДПП сектор Подход-II (Западный) становится старшим и определяющим направлением при формировании потока прибытия на аэродром Ладога при работе аэродрома с курсом взлета и посадки 099°.

6.2.1.2 При входе в сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный) экипаж прилетающего ВС обязан доложить, диспетчер Подхода принять доклад о прослушивании текущей информации АТИС.

6.2.1.2.1 В том случае если экипаж прилетающего ВС не доложил диспетчеру о том что он прослушал текущую информацию АТИС диспетчер Подхода обязан потребовать от экипажа ВС прослушать текущую информацию АТИС и получить от него доклад о прослушивании.

6.2.1.2.2 При сообщении экипажа прилетающего ВС о том, что он не имеет возможности прослушать на установленных частотах текущее сообщение АТИС, диспетчер обязан передать ему в установленном порядке фактическую погоду на аэродроме Ладога. А при запросе экипажа ВС диспетчер Подхода дополнительно передает прогнозируемую погоду на аэродроме Ладога.

6.2.1.2.3 В любом случае диспетчер Подхода обязан при запросе экипажа прилетающего ВС сообщить ему фактическую и прогнозируемую погоду на аэродроме Ладога, ближайших запасных аэродромах для посадки, а также о метеоусловиях для полета по маршрутам в своем секторе обслуживания.

6.2.1.2.4. Диспетчер Подхода обязан немедленно сообщать экипажу прилетающего ВС обо всех изменениях погоды на аэродроме Ладога, уже не вошедших в предыдущее сообщение АТИС, изменившихся параметрах и их значениях, а также об опасных метеоявлениях (ОМЯ) возникших на стандартных маршрутах полетов СТАР.

6.2.1.3 Для регулирования потока прибытия при обслуживании воздушных судов диспетчер Подхода применяет следующие процедуры:

- использование установленных маршрутов снижения и захода на посадку (СТАР);
- использование процедуры «Прямо на»;
- регулирование поступательных и вертикальных скоростей ВС;
- радиолокационное векторение;
- визуальный заход на посадку;
- полет в зоне ожидания.

Для достижения максимальной эффективности различные процедуры используются комплексно в сочетании друг с другом.

6.2.1.3.1 Регулирование скорости может применяться как вспомогательная процедура ОВД при регулировании очередности снижения и захода на посадку.

6.2.1.3.2 При использовании установленных стандартных маршрутов СТАР на аэродроме Ладога диспетчер Подхода выдает разрешение прибывающим воздушным судам выдерживать соответствующий маршрут прибытия по приборам. Воздушное судно по возможности информируется об ожидаемом типе захода на посадку и используемой ВПП. Данная информация может быть доведена диспетчером Подхода после предварительной координации с диспетчером Круга. При выполнении полетов по стандартным маршрутам СТАР диспетчер Подхода использует стандартные процедуры передачи управления со смежными органами ОВД и использует стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов.

Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов содержат следующие элементы:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;

- б) номер заданного стандартного маршрута прибытия СТАР;
- в) используемая ВПП, (в том случае если выполнена предварительная координация с диспетчером Круга);
- г) заданный эшелон;
- д) иные необходимые указания или информацию, не включенные в описание маршрута прибытия по приборам, например изменение связи.

6.2.1.3.3 В целях оптимизации траекторий полётов ВС, наряду с применением стандартных маршрутов прибытия STAR диспетчер Подхода может применить процедуру «Прямо на».

Процедура «Прямо на» используется для направления ВС на точку, принадлежащую текущей стандартной траектории стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации. При достижении этой точки ВС самостоятельно продолжает полёт по используемой стандартной траектории или маршруту полёта. Процедура используется при наличии на борту ВС соответствующего оборудования зональной навигации (RNAV).

6.2.1.3.4 Для регулирования очередности захода на посадку, а также для обеспечения продольного интервала между ВС диспетчер Подхода использует регулирование поступательных приборных скоростей. При регулировании поступательной скорости одному из потенциально-конфликтных ВС дается указание на выдерживание максимально-возможной скорости, другому – на уменьшение скорости до:

- минимальной скорости чистого крыла (без выпуска механизации и шасси);
- значения приборной скорости, кратное 20 км/ч (10 узлам).

Диспетчер Подхода может также запросить у экипажа ВС значение текущей приборной скорости и, исходя из воздушной обстановки, задать другим ВС необходимые значения приборной скорости.

Примечание: 1. Рекомендуется вначале уточнить у экипажа ВС, возможно ли уменьшение скорости до требуемой величины.

2. Применение общей команды на увеличение/уменьшение поступательной скорости является малоэффективной, т.к. не дает экипажу ВС представления о степени необходимого изменения скорости.

3. При уменьшении скорости рекомендуется делать это постепенно, начиная с уменьшения до приборной скорости 500 км/ч (270 узлов).

4. Ресурсы уменьшения поступательной скорости на некоторых типах ВС ограничены (Tu134). Следует также учитывать, что при снижении с большой вертикальной скоростью одновременное уменьшение поступательной скорости трудновыполнимо. Однако большинство ВС способно уменьшить приборную скорость в зоне подхода до 450 км/ч (240 узлов) без выпуска механизации и до 350 км/ч (180 узлов) при выпуске механизации.

6.2.1.3.5 Радиолокационное векторение применяется диспетчером Подхода как вспомогательное средство обеспечения установленных интервалов горизонтального эшелонирования и регулирования очередности снижения и захода на посадку и используется, как правило, в часы пик. Радиолокационное векторение применяется в сочетании с эшелонированием ВС по высоте и, как правило, с регулированием поступательных скоростей, что в большинстве случаев позволяет избежать задержки ВС в зонах ожидания. Кроме того, радиолокационное векторение используется для ускорения потока прилетающих ВС и минимизации времени их нахождения в РА.

6.2.1.3.5.1 Необходимость радиолокационного векторения определяется диспетчером Подхода из анализа фактической и прогнозируемой воздушной обстановки в своем секторе, или в РА в ситуации когда сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный) является старшим направлением.

6.2.1.3.5.2 Радиолокационное векторение выполняется при устойчивом радиолокационном сопровождении после того, как диспетчер опознал ВС по радиолокатору и проинформировал экипаж о начале процедуры. Диспетчер Подхода устанавливает очередность снижения и захода на посадку и передает информацию о номерах захода экипажам прибывающих ВС. В соответствии с очередностью захода каждому ВС задается траектория полета в виде последовательности магнитных курсов.

6.2.1.3.5.3 При передаче управления диспетчеру смежного диспетчерского пункта ВС, следующего с векторением, диспетчер Подхода обязан повторить ранее выданное экипажу ВС

указание следовать с заданным курсом на рубеже передачи, и затем дать указание о переходе на частоту смежного диспетчерского пункта.

6.2.1.3.5.4 При радиолокационном векторении для визуального захода на посадку ВС выводится в положение, из которого экипаж может визуально обнаружить аэродром посадки. Радиолокационное векторение заканчивается разрешением на визуальный заход (в случае выполненной предварительной координации с диспетчером ДПК и получения от него делегирующего права), после чего экипаж ВС снижается и изменяет курс по своему усмотрению.

6.2.1.3.6 Визуальный заход на посадку может быть инициирован как диспетчером Подхода так и экипажем прибывающего ВС. При существующем запросе со стороны экипажа ВС на выполнение визуального захода на посадку и наличие фактических метеоусловий на аэродроме Ладога не ниже метеорологического минимума для визуального захода на посадку диспетчер Подхода дает экипажу ВС предварительное разрешение на выполнение процедуры («рассчитываете...») и снижение до безопасной высоты. При этом может одновременно применяться процедура векторения. Визуальный заход на посадку прибывающему ВС может быть разрешен диспетчером Подхода после доклада экипажа о визуальном контакте с ВПП (аэродромом, летным полем), выполненной предварительной координации с диспетчером ДПК и полученном от него делегирующем праве выдачи разрешения и в момент когда ВС уже пересекло границу или уже находится в пределах зоны ТМА.

***Примечание:** В этом случае считается что ВС находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения и подразумевается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам.*

6.2.1.3.6.1 Визуальный заход на посадку может быть инициирован диспетчером Подхода для ускорения потока прилетающих ВС и регулирования очередности захода на посадку. В этом случае экипажу дается информация о положении аэродрома относительно ВС и указание доложить визуальный контакт с аэродромом. При необходимости может быть начато радиолокационное векторение для визуального обнаружения аэродрома.

***Предупреждение:** Диспетчеру запрещается принуждать экипаж ВС к выполнению визуального захода.*

6.2.1.3.7 Диспетчер Подхода использует зоны ожидания в случаях:

- при высокой интенсивности движения, когда регулирование скоростей и радиолокационное векторение недостаточны для обеспечения необходимых интервалов;
- при необходимости выполнения внеочередного захода на посадку аварийного ВС;
- для ожидания улучшения метеоусловий, окончания обработки ВПП и других ограничений, препятствующих выполнению посадки.

Обслуживание воздушного движения диспетчером ДПП сектор Подход-II (Западный) в зонах ожидания осуществляется над г.т. VISPA и ОПС Заполье (ZP); или в любом другом месте ВП зоны ответственности, за исключением зоны ТМА Дробный.

6.2.1.3.7.1 В случае задания экипажу прибывающего ВС диспетчером Подхода выполнить зону ожидания в неустановленном произвольном месте, диспетчеру необходимо сообщить экипажу ВС: координаты точки FIX (ее географические координаты, либо местонахождение относительно другого ориентира), МК приближения к точке FIX, крен разворота, время следования на участке удаления, эшелон на котором выполнять зону ожидания.

6.2.1.4 При следовании ВС в юго-западном секторе РА Ладога возможно пропадание вторичной и даже первичной радиолокации на индикатора диспетчеров сектора Подход-II (Западный). Это связано с рельефом горной местности, находящейся в этом секторе РА Ладога. В этом случае диспетчеры сектора Подход-II (Западный) обязаны:

- сообщить ЭВС о пропадании радиолокационной информации;
- дать команду остановить снижение на высоте (эшелоне) не ниже безопасной в юго-западном секторе РА Ладога;
- дать команду ЭВС доложить пролет РНТ воздушного коридора;
- обратиться с просьбой к ЭВС проверить включение ВОРЛ на ВС;

- всеми доступными методами определять текущее местоположение ВС;
- обратиться за помощью к диспетчерам сектора Подход-I (Восточный) в определении текущего местоположения ВС;
- определять вероятное местоположение ВС по пеленгу АРП;
- при возобновлении РЛ контроля доложить об этом ЭВС, сообщив ему его местонахождение.

6.2.1.5 В том случае если экипаж ВС, выполняющий полет по ППП в юго-западном секторе ОВД РА Ладога доложил о невозможности продолжить полет по ППП в ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье и запросил разрешение на переход и продолжение полета по ПВП диспетчеры сектора Подход-II (Западный) обязаны взаимодействуя с диспетчерами сектора Подход-I (Восточный), при помощи векторения вывести ВС из юго-западного сектора для дальнейшего изменения маршрута и продолжения полета и захода на посадку по ПВП.

6.2.2 Действия диспетчера ДПП сектор Подход-II (Западный) при прилете ВС.

6.2.2.1 Диспетчер РЛУ ДПП обязан:

- 1. До выхода на связь экипажа прилетающего ВС:
 - получить информацию об ожидаемом прилетающем рейсе от диспетчера ПК ДПП своего сектора: рубеж приема управления, время пролета рубежа, эшелон следования ВС и код ответчика в режиме работы - RBS;
 - найти информацию (план полета при необходимости) о прилетающем рейсе в информационной строке списка планов прибытия и транзита;
 - получить полную плановую информацию об ожидаемом прилетающем рейсе от диспетчера ПК ДПП при отсутствии информационной строки в списке планов прибытия и транзита;
 - опознать прилетающее ВС при подходе к рубежу приема управления при наличии РЛ контроля;
 - контролировать полет прилетающего ВС при подходе к рубежу приема управления и ожидать выход на связь экипажа ВС.
- 2. При установлении радиосвязи с экипажем прилетающего ВС:
 - получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления;
 - опознать ВС (в случае невыполненного РЛ опознавания диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу);
 - получить доклад экипажа ВС о прослушивании текущей информации АТИС;
 - сообщить экипажу прилетающего ВС условия снижения для входа в зону ТМА: маршрут следования (стандартный маршрут прибытия СТАР или другие условия) и эшелон разрешенный для снижения;
 - дать команду экипажу ВС снижаться до разрешенного эшелона;
 - получить от экипажа подтверждение о принятии информации и выполнении команды;
 - вбить заданный для снижения эшелон полета в строку ФС ВС;
 - уточнить у экипажа прилетающего ВС расчетное время пролета точки IAF (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля и/или плана полета) и сообщить его диспетчеру ПК ДПП;
 - сообщить о опасных метеоявлениях по направлению полета (при их наличии);
 - контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях от заданного маршрута полета информировать экипаж ВС;
 - при отклонении ВС от заданного маршрута и приближении к ограничительному пеленгу 250° на высоте ниже установленного в зонах ограничений нижнего безопасного эшелона дать команду и вывести ВС в сторону, противоположную ограничительному пеленгу;
 - при значительных отклонениях ВС от оси маршрута в ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье дать команду для выхода в ВК сообщив ЭВС о значительном отклонении (более ½ половины ширины воздушного коридора от оси маршрута);
 - при необходимости, и/или получив указание от диспетчера ПК ДПП основного направления посадки задает экипажам прилетающих ВС:

- на начальном участке изменяет стандартный маршрут прибытия СТАР;
- изменяет режимы полета по скорости
- применяет процедуру «Прямо на»
- применяет радиолокационное векторение (в юго-западном секторе - на высоте не ниже безопасного эшелона)
- использует зону ожидания;
- при необходимости вывести ВС на маршрут полета использует радиолокационные процедуры «Прямо на» или векторение (в юго-западном секторе - на высоте не ниже безопасного эшелона).

6.2.2.1.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте и дальности передать экипажу ВС указание о переходе на радиосвязь с диспетчером ДПК, сообщив частоту его работы.

6.2.2.1.2 При следовании прилетающего ВС по стандартному маршруту прибытия с индексом Bravo или выполнении процедуры радиолокационного векторения с курсом приближения к рубежу передачи управления смежному сектору ДПП после доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте и дальности или определении его прохождения диспетчером передать экипажу ВС указание о переходе на радиосвязь с диспетчером ДПП сектор Подход-I (Восточный), сообщив частоту его работы.

6.2.2.2 Диспетчер ПК ДПП обязан:

– 1. До выхода на связь экипажа прилетающего ВС:

- получить информацию о прилетающем ВС путем принятия запроса от диспетчера Графического контроля РДЦ соответствующего направления на согласование условий входа ВС в сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный) (время входа в РА Ладога, маршрут следования и эшелон полета) с использованием определенных операций КСА УВД автоматизированной системы или с использованием ГГС;
- подтвердить запрашиваемые условия входа в сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный), сообщив диспетчеру Графического контроля РДЦ соответствующего направления маршрут прибытия (стандартный маршрут прибытия СТАР/ОПРС Орлово-прилете в юго-западном секторе РА Ладога, либо измененный назначенный маршрут следования) и эшелон полета разрешенный для снижения (если он отличается от установленного на маршруте СТАР или задан другой не стандартный маршрут следования);
- ознакомиться со списком планов прибытия — транзита и найти плановую информацию на прибывающий рейс (при наличии), сличить ее с кодом ответчика (при необходимости);
- сообщить принятую информацию о прилетающем ВС и о результатах согласования с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления диспетчеру РЛУ ДПП своего сектора;
- определить в списке вылета РС с планом полета через Восточный сектор обслуживания ДПП;
- проанализировать прогнозируемую воздушную обстановку в своем секторе управления на ближайший период времени, учитывая фактическую и прогнозируемую метеобстановку и имеющиеся в воздушном пространстве сектора и на его рубежах приема-передачи ОВД ограничения и запреты;
- при возможном прогнозировании ПКС между прилетающими ВС по одному маршруту СТАР (в одном направлении); между прилетающими и вылетающими ВС в ВК ОПРС Орлово — ОПРС Заполье, в точках пересечения стандартных маршрутов СИД и СТАР, а также маршрутов следования, заданных диспетчером РЛУ ДПП определить способы решения возможных ПКС и сообщить диспетчеру РЛУ ДПП;
- обо всех текущих изменениях движения входящего в сектор управления прилетающего ВС диспетчер ПК ДПП немедленно сообщает диспетчеру РЛУ ДПП.

– 2. При установлении радиосвязи с экипажем прилетающего ВС:

- получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления, отметить расчетное время пролета точки IAF (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля)

и/или плана полета запросить его у диспетчера РЛУ ДПП) используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или доклад экипажа ВС;

- контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях ВС от заданного маршрута полета информировать диспетчера РЛУ ДПП (при необходимости);
- при МК взлета и посадки 279° получить указания по регулированию потока прибывающих ВС своего направления и очередности захода на посадку от диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный);
- при МК взлета и посадки 099° выполнить прогноз воздушной обстановки на ближайший период времени, установить очередность захода на посадку прилетающих ВС в РА Ладога, определить способы регулирования потока прибывающих ВС и сообщить принятые решения по организации воздушного движения диспетчеру РЛУ своего сектора и диспетчеру ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный);
- согласовать с диспетчером ДПК/ диспетчером ПК ДПП сектор Подход-I (Восточный) условия входа прилетающего ВС в его сектор обслуживания, используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или средства ГГС;
- при невозможности принятия на обслуживании прилетающее ВС диспетчером смежного сектора и необходимости применения процедуры «Зона ожидания» уточнить продолжительность применения этой процедуры;
- сообщить диспетчеру РЛУ ДПП о выполненном согласовании и об условиях входа прилетающего ВС в смежный сектор обслуживания воздушного движения.

6.2.2.2.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте и дальности используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы передать управление прилетающим ВС смежному сектору соответствующего направления или используя средства ГГС получить от смежного диспетчера подтверждение о приеме на ОВД.

6.2.3 Действия диспетчера ДПП сектор Подход-II (Западный) при пролете ВС через сектор.

6.2.3.1 Диспетчер РЛУ ДПП обязан:

– 1. До выхода на связь экипажа пролетающего ВС:

- получить информацию об ожидаемом пролетающем рейсе от диспетчера ПК ДПП своего сектора: рубеже приема управления, времени пролета рубежа, эшелоне следования ВС и коде ответчика в режиме работы - RBS;
- найти информацию (план полета при необходимости) о пролетающем рейсе в информационной строке списка планов прибытия и транзита;
- получить полную плановую информацию об ожидаемом пролетающем рейсе от диспетчера ПК ДПП при отсутствии информационной строки в списке планов вылета;
- опознать пролетающее ВС при подходе к рубежу приема управления при наличии РЛ контроля;
- контролировать полет пролетающего ВС при подходе к рубежу приема управления и ожидать выход на связь экипажа ВС.

– 2. При установлении радиосвязи с экипажем пролетающего ВС:

- получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления;
- опознать ВС (в случае невыполненного РЛ опознавания диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу);
- сообщить экипажу пролетающего ВС условия следования через сектор ДПП Подход-II (Западный): маршрут следования (если диспетчер меняет маршрут применяя зональную навигацию или различные процедуры) и эшелон разрешенный для полета;
- при запросе экипажа пролетающего ВС на смену эшелона полета, проходящего выше чем FL245 сообщает диспетчеру ПК ДПП своего сектора о поступившем запросе и о необходимости согласования изменений условий полета с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления;
- получив подтверждение от диспетчера ПК ДПП своего сектора о выполненном согласовании дать разрешение на набор запрошенного эшелона;
- получить от экипажа подтверждение о принятии информации и выполнении команды;
- вбить заданный для следования эшелон полета в строку ФС ВС;

- уточнить у экипажа пролетающего ВС расчетное время пролета границы РА Ладога/рубежа передачи ОВД (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля и/или плана полета) и сообщить его диспетчеру ПК ДПП;
- сообщить о опасных метеоявлениях по направлению полета (при их наличии);
- контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях от заданного маршрута полета информировать экипаж ВС;
- при отклонении ВС от заданного маршрута и приближении к ограничительному пеленгу 250° на высоте ниже установленного в зонах ограничений нижнего безопасного эшелона дать команду и вывести ВС в сторону, противоположную ограничительному пеленгу;
- при значительных отклонениях ВС от оси маршрута в ВК ОПРС Орлово — ОПРС Запо-лье дать команду для выхода в ВК сообщив ЭВС о значительном отклонении (более $\frac{1}{2}$ половины ширины воздушного коридора от оси маршрута).

6.2.3.1.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте и дальности передать экипажу ВС указание о переходе на радиосвязь с диспетчером РДЦ соответствующего направления, сообщив частоту его работы.

6.2.3.1.2 При следовании пролетающего ВС по маршруту на эшелоне полета ниже чем FL245 после доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по дальности или определении его прохождения диспетчером передать экипажу ВС указание о переходе на радиосвязь с диспетчером ДПП сектор Подход-I (Восточный), сообщив частоту его работы.

6.2.3.2 Диспетчер ПК ДПП обязан:

– 1. До выхода на связь экипажа пролетающего ВС:

- получить информацию о пролетающем ВС путем принятия запроса от диспетчера Графического контроля РДЦ соответствующего направления или диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) на согласование условий входа ВС в сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный) с использованием определенных операций КСА УВД автоматизированной системы или с использованием ГГС;
- подтвердить запрашиваемые условия входа в сектор обслуживания ДПП Подход-II (Западный), сообщив диспетчеру Графического контроля РДЦ соответствующего направления или диспетчеру ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) маршрут следования (или назначенный измененный маршрут) и эшелон полета разрешенный для следования;
- ознакомиться со списком планов прибытия — транзита и найти плановую информацию на пролетающий рейс (при наличии), сличить ее с кодом ответчика (при необходимости);
- сообщить принятую информацию о пролетающем ВС и о результатах согласования с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления или диспетчером ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) диспетчеру РЛУ ДПП своего сектора;
- определить в списке вылета РС с планом полета через Восточный сектор обслуживания ДПП;
- проанализировать прогнозируемую воздушную обстановку в своем секторе управления на ближайший период времени, учитывая фактическую и прогнозируемую метеоситуацию и имеющиеся в воздушном пространстве сектора и на его рубежах приема-передачи ОВД ограничения и запреты;
- при возможном прогнозировании ПКС между прилетающими и пролетающими ВС, пролетающими и вылетающими ВС, в точках пересечения стандартных маршрутов СИД и маршрутами следования (участками трасс), заданных диспетчером РЛУ ДПП определить способы решения возможных ПКС и сообщить диспетчеру РЛУ ДПП;
- обо всех текущих изменениях движения входящего в сектор управления пролетающего ВС диспетчер ПК ДПП немедленно сообщает диспетчеру РЛУ ДПП.

– 2. При установлении радиосвязи с экипажем пролетающего ВС:

- получить доклад экипажа ВС о входе в его сектор управления, отметить расчетное время пролета пролета границы РА Ладога/рубежа передачи ОВД (при отсутствии вторичного радиолокационного контроля и/или плана полета запросить его у диспетчера РЛУ ДПП) используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или доклад экипажа ВС;

- контролировать полет ВС по ИВО. При отклонениях ВС от заданного маршрута полета информировать диспетчера РЛУ ДПП (при необходимости);
- при значительных отклонениях ВС от оси маршрута на участке ВТ ОПРС Орлово — ОПРС Заполье дать команду для выхода в ВК сообщив ЭВС о значительном отклонении (более ½ половины ширины воздушной трассы от оси маршрута);
- при запросе экипажа пролетающего ВС на смену эшелона полета, проходящего выше чем FL245 согласовать изменение условий полета (высоты) с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления используя определенные операции КСА УВД или используя ГГС;
- получив подтверждение от диспетчера Графического контроля РДЦ соответствующего направления сообщить диспетчеру РЛУ ДПП о выполненном согласовании и его результатах;
- согласовать с диспетчером Графического контроля РДЦ соответствующего направления/ диспетчером ПК ДПП сектор Подход-I (Восточный) условия входа пролетающего ВС в его сектор обслуживания, используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы или средства ГГС;
- сообщить диспетчеру РЛУ ДПП о выполненном согласовании и об условиях входа пролетающего ВС в смежный сектор обслуживания воздушного движения.

6.2.3.2.1 После доклада экипажа ВС о пролете установленного рубежа по высоте и дальности используя определенные операции КСА УВД автоматизированной системы передать управление пролетающим ВС смежному сектору соответствующего направления или используя средства ГГС получить от смежного диспетчера подтверждение о приеме на ОВД.

7 Порядок координации и взаимодействия со смежными органами ОВД

7.1 В процессе выполнения своих функциональных обязанностей диспетчер ПК ДПП сектор Подход-II (Западный) взаимодействует с смежными диспетчерскими пунктами и органами: ДПР; ДП «Вышка»; ДПК; ДПП сектор Подход-I (Восточный); РЦ-I (Северо-Восток); РЦ-II (Юго-Восток); РЦ-III (Юго-Запад); РЦ-IV (Северо-Запад); МДП «Район-2»; ПРП Дробный и ПВО.

7.1.1.1 С ДПР при вылете:

– при отсутствии информационной строки плана о вылетающем РС в списке вылета диспетчер ПК ДПП получает полную информацию о плане полета от диспетчера ДПР, включая информацию о присвоенном коде ВОРЛ. В случае дублирования кода ВОРЛ у прилетающего и вылетающего ВС диспетчер ДПР обязан присвоить новый код ВОРЛ экипажу вылетающего ВС и сообщить о принятых мерах диспетчеру ПК ДПП сектор Подход-II (Западный).

7.1.2.1 С ДП «Вышка» при вылете:

– диспетчер ПК ДПП получает информацию о времени фактического взлета вылетающего ВС в информационной строке списка планов вылета;

– при отсутствии строки плана о вылетающем РС в списке вылета диспетчер ПК ДПП обязан получить информацию о фактическом взлете ВС путем прослушивания канала связи с диспетчером «Вышки» по ГГС.

7.1.3.1 С ДПК при вылете:

– После поступления информации о фактическом взлете ВС диспетчер ПК ДПП обязан сообщить диспетчеру ДПК условия входа в свой сектор ОВД: маршрут полета (стандартный маршрут вылета СИД либо любой другой назначенный маршрут) и эшелон, разрешенный для набора, используя при этом ГГС.

Примечание:

При наличии возможности (интенсивность полетов в секторе, загруженность диспетчера, отсутствие ПКС, отсутствие ограничений и т. д.) диспетчеру ПК ДПП разрешается назначать диспетчеру ДПК условия входа в свой сектор обслуживания для вылетающих ВС на ближайший период времени (30 мин или менее)

– При отсутствии возможности первым передать диспетчеру ДПК условия входа в свой

сектор обслуживания диспетчер ПК ДПП обязан передать их диспетчеру ДПК непосредственно после их запроса, используя специальные операции КСА УВД автоматизированной системы или используя ГГС.

7.1.3.2 С ДПК при прилете:

– При помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы диспетчер ПК ДПП обязан запросить у диспетчера ДПК условия снижения и входа в ТМА для прилетающего ВС, передав информацию о запрашиваемых условиях: месте входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера ДПК подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия входа в ТМА при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан запросить условия снижения и входа в ТМА для прилетающего ВС у диспетчера ДПК при помощи оборудования ГГС, сообщая ему при этом:

- позывной ВС (номер рейса, код ответчика в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- маршрут полета
- точку входа IAF и её расчетное время

Получить от диспетчера ДПК подтверждение запрашиваемых условий и эшелон входа в ТМА или назначенные им измененные условия входа в свой сектор обслуживания.

7.1.3.3 С ДПК при пролете:

– При помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы диспетчер ПК ДПП обязан запросить у диспетчера ДПК условия входа пролетающего ВС в ТМА, передав информацию о запрашиваемых условиях: месте входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера ДПК подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия входа в ТМА при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан запросить условия входа в ТМА для пролетающего ВС у диспетчера ДПК при помощи оборудования ГГС, сообщая ему при этом:

- позывной ВС (номер рейса, код ответчика в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- точку входа в ТМА и её расчетное время
- эшелон полета
- точку выхода из ТМА

Получить от диспетчера ДПК подтверждение запрашиваемых условий входа в ТМА или назначенные им измененные условия входа в свой сектор обслуживания.

7.1.4.1 С ДПП сектор Подход-I (Восточный) при прилете:

– При помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы диспетчер ПК ДПП обязан запросить у диспетчера ПК ДПП сектор Подход-I (Восточный) условия снижения и входа в его сектор ОВД для прилетающего ВС, передав информацию о запрашиваемых условиях: месте входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия снижения и входа в его сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан запросить условия снижения и входа в сектор Подход-I (Восточный) для прилетающего ВС у диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) при помощи оборудования ГГС, сообщая при этом:

- позывной ВС (номер рейса, код ответчика в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- маршрут полета
- эшелон полета

Получить от диспетчера ПК ДПП сектор Подход-I (Восточный) подтверждение запрашиваемых условий и эшелон входа в свой сектор ОВД или назначенные им измененные условия входа в свой сектор обслуживания.

7.1.4.2 С ДПП сектор Подход-I (Восточный) при пролете:

– При помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы диспетчер ПК ДПП обязан запросить у диспетчера ПК ДПП сектор Подход-II (Восточный) условия входа в его сектор ОВД для пролетающего ВС, передав информацию о запрашиваемых условиях: месте

входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия входа в его сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан запросить условия входа в сектор Подход-I (Восточный) для пролетающего ВС у диспетчера ПК ДПП сектора Подход-I (Восточный) при помощи оборудования ГГС, сообщая при этом:

- точку входа и расчетное время пролета
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон полета
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

Получить от диспетчера ПК ДПП сектора Подход-II (Восточный) подтверждение запрашиваемых условий и эшелон входа в свой сектор ОВД или назначенные им измененные условия входа в свой сектор обслуживания.

7.1.5.1 С РЦ-III (Юго-Запад) при вылете:

– Не позже чем за 5 мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан согласовать с диспетчером Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) условия входа вылетевшего ВС в его сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы передав информацию о запрашиваемых условиях: месте входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия входа в его сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан запросить условия входа в сектор РЦ-III (Юго-Запад) для вылетевшего ВС у диспетчера Графического контроля при помощи оборудования ГГС, сообщив ему при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)
- подписанный в плане эшелон полета по трассе (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)

Получить от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или назначенные им измененные условия входа в его сектор ОВД путем получения сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

Примечание:

При невозможности выполнить координацию с диспетчером Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) совсем (технической, физического согласования и т. д.) диспетчер РЛУ диспетчер ПК ДПП обязан сообщить об этом диспетчеру РЛУ, а он в свою очередь дать команду набора высоты/ эшелона вылетающему ВС в ВК ОППС Заполье — ОППС Орлово ниже, чем прописано в вертикальном профиле соответственно МК взлета и посадки.

Внимание! - Диспетчеру категорически запрещено нарушать вертикальный профиль при выдаче разрешения набора высоты/ эшелона вылетающему ВС при следовании в ВК

ОПРС Заполье — ОПРС Орлово и отсутствии координации с РЦ-III (Юго-Запад).

7.1.5.2 С РЦ-III (Юго-Запад) при прилете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) условий снижения и входа прилетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-I (Северо-Восток) подтверждение запрашиваемых им условий снижения и входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) запрашиваемые условия снижения и входа в сектор Подход-II (Западный) для прилетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д посадки и расчетное время прибытия
- запасной а/д посадки (при наличии на а/д Ладога фактических и прогнозируемых сложных метеоусловий, ожидаемого закрытия аэродрома и т. п.)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- маршрут следования (стандартный маршрут прибытия СТАР или др.)
- эшелон входа.

7.1.5.3 С РЦ-III (Юго-Запад) при пролете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) условий входа пролетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) подтверждение запрашиваемых им условий входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) запрашиваемые условия входа в сектор Подход-II (Западный) для пролетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-III (Юго-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время

- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

7.1.5.3.1 При следовании ВС в противоположном направлении с выходом из сектора обслуживания ДПП сектор Подход-II (Западный) и переходе его в зону ответственности РЦ-III (Юго-Запад) диспетчер ПК ДПП выполняет зарос условий входа в сектор ОВД РЦ-III (Юго-Запад) и получает подтверждение либо измененные условия, точно в таком же порядке, как и перечислено в пункте 7.1.5.3.

7.1.6.1 С РЦ-IV (Северо-Запад) при вылете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан согласовать с диспетчером Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) условия входа вылетевшего ВС в его сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы передав информацию о запрашиваемых условиях: месте входа, времени и эшелоне входа. Получить от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или отказ. В случае отказа получить назначенные им измененные условия входа в его сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) запрашиваемые условия снижения и входа в сектор Подход-II (Западный) для прилетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)
- подписанный в плане эшелон полета (при отсутствии информационной строки в списке планов вылета)

Получить от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или назначенные им измененные условия входа в его сектор ОВД путем получения сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

7.1.6.2 С РЦ-II IV (Северо-Запад) при прилете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) условий снижения и входа прилетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых им условий снижения и входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) запрашиваемые условия снижения и входа в сектор Подход-II (Западный) для прилетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

- а/д посадки и расчетное время прибытия
- запасной а/д посадки (при наличии на а/д Ладога фактических и прогнозируемых сложных метеоусловий, ожидаемого закрытия аэродрома и т. п.)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- маршрут следования (стандартный маршрут прибытия СТАР или др.)
- эшелон входа.

7.1.6.3 С РЦ-IV (Северо-Запад) при пролете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) условий входа пролетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых им условий входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) запрашиваемые условия входа в сектор Подход-II (Западный) для пролетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-IV (Северо-Запад) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

7.1.6.3.1 При следовании ВС в противоположном направлении с выходом из сектора обслуживания ДПП сектор Подход-II (Западный) и переходе его в зону ответственности РЦ-IV (Северо-Запад) диспетчер ПК ДПП выполняет зарос условий входа в сектор ОВД РЦ-IV (Северо-Запад) и получает подтверждение либо измененные условия, точно в таком же порядке, как и перечислено в пункте 7.1.6.3.

7.1.7.1 С РЦ-I (Северо-Восток) при пролете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-I (Северо-Восток) условий входа пролетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-I (Северо-Восток) подтверждение запрашиваемых им условий входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-I (Северо-Восток) запрашиваемые условия входа в сектор Подход-II (Западный) для пролетающего ВС при

помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа/ место входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-I (Северо-Восток) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

7.1.7.2 При следовании ВС в противоположном направлении с выходом из сектора обслуживания ДПП сектор Подход-II (Западный) и переходе его в зону ответственности РЦ-I (Северо-Восток) диспетчер ПК ДПП выполняет зарос условий входа в сектор ОВД РЦ-I (Северо-Восток) и получает подтверждение либо измененные условия, точно в таком же порядке, как и перечислено в пункте 7.1.7.1.

7.1.8.1 С РЦ-II (Юго-Восток) при пролете:

– Не позже чем за 5мин до расчетного времени пролета границы сектора диспетчер ПК ДПП обязан получить запрос от диспетчера Графического контроля РЦ-II (Юго-Восток) условий входа пролетающего ВС в свой сектор обслуживания при помощи специальных операций КСА УВД автоматизированной системы: месте входа, времени и эшелоне входа. Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-II (Юго-Восток) подтверждение запрашиваемых им условий входа в свой сектор ОВД или отказ. В случае отказа передать измененные условия входа в свой сектор ОВД при помощи ГГС.

– При отсутствии возможности выполнить согласование при помощи операций КСА УВД диспетчер ПК ДПП обязан получить от диспетчера Графического контроля РЦ-II (Юго-Восток) запрашиваемые условия входа в сектор Подход-II (Западный) для пролетающего ВС при помощи оборудования ГГС, принимая при этом:

- точка входа/ место входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)
- а/д первой посадки (при отсутствии информационной строки в списке планов прилета и транзита)

Передать диспетчеру Графического контроля РЦ-II (Юго-Восток) подтверждение запрашиваемых условий входа или сообщить измененные условия входа в свой сектор ОВД путем передачи сообщения-квитанции с повторением информации:

- точка входа и её расчетное время
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- код ответчика в режиме RBS
- эшелон входа.

7.1.8.2 При следовании ВС в противоположном направлении с выходом из сектора обслуживания ДПП сектор Подход-II (Западный) и переходе его в зону ответственности РЦ-II (Юго-Восток) диспетчер ПК ДПП выполняет зарос условий входа в сектор ОВД РЦ-II (Юго-Восток) и получает подтверждение либо измененные условия, точно в таком же порядке, как и перечислено в пункте 7.1.8.1.

7.1.9.1 С МДП «Район-2» при переходе с полета по ПВП на полет по ППП:

– При наборе ВС высоты (выше безопасного эшелона FL50) и переходе на полет по ППП (исключая юго-западный сектор ОВД) диспетчер ПК ДПП обязан получить от МДП «Район-2» при помощи ГГС следующую информацию: место ВС/точка входа (географическая точка), расчетное время ее пролета, позывной ВС, тип ВС, запрошенный эшелон для полета по ППП, маршрут следования (аэродром первой посадки). Диспетчер ПК ДПП подтверждает запрошенные условия входа в свой сектор обслуживания, сообщив разрешенный для набора эшелон полета или сообщает диспетчеру МДП «Район-2» измененные условия входа в свой сектор ОВД.

7.1.9.2 С МДП «Район-2» при переходе с полета по ППП на полет по ПВП:

– При снижении ВС с эшелона полета (выше безопасного эшелона FL50) и переходе на полет по ПВП (исключая юго-западный сектор ОВД) диспетчер ПК ДПП обязан передать диспетчеру МДП «Район-2» при помощи ГГС следующую информацию: место ВС/точка входа (географическая точка), расчетное время ее пролета, позывной ВС, тип ВС, запрошенная высота для полета по ПВП, маршрут следования (аэродром первой посадки/посадочная площадка). Диспетчер МДП «Район-2» подтверждает запрошенные условия входа в свой сектор обслуживания, сообщив разрешенную для снижения высоту полета или сообщает диспетчеру ПК ДПП измененные условия входа в свой сектор ОВД.

7.1.10.2 С РПП Дробный при прилете на а/д Дробный:

– Не позже чем за 5 мин до расчетного времени пролета рубежа передачи управления передать диспетчеру РБЗ Дробный запрашиваемые условия снижения и входа на схему полетов ТМА Дробный для прилетающего ВС при помощи оборудования ГГС, передавая информацию:

- расчетное время входа
- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- запрошенный эшелон входа
- тип ВС/кат. турбулентного следа

Получить от диспетчера РБЗ Дробный подтверждение запрашиваемых условий путем получения сообщения-квитанции с повторением информации:

- позывной ВС (номер рейса, номер ВС в режиме УВД) и его литер (при наличии)
- эшелон входа;

или принять измененные условия входа в его сектор обслуживания (измененный эшелон входа).

** Примечание — координация предусматривает оперативное согласование на время полетов боевой авиации по маршруту прилета на аэродром Дробный с правом управления, делегированным ему диспетчером Подхода сектора-I (Восточный) в своем секторе обслуживания.*

7.2 При отсутствии вторичной радиолокации и/или отсутствии информационной строки в списках планов вылета, прилета и транзита, а также при сбоях в работе КСА УВД автоматизированной системы координация ДПП сектор Подход-II (Западный) со смежными пунктами ОВД в целях обслуживания воздушного движения должна выполняться только с применением ГГС.

8 Особенности обслуживания воздушного движения при полетах в особых условиях и особых случаях в полете

8.1 К полетам в особых условиях относятся:

- полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;
- полеты по ПВП над водным пространством;
- полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

8.1.1 К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

- грозовая деятельность;
- сильные осадки;
- повышенная электрическая активность атмосферы;
- обледенение;
- турбулентность;

- сдвиг ветра;
- облака вулканического пепла;
- пыльные и песчаные бури.

8.2. Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:

- пожар на воздушном судне;
- отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
- захват воздушного судна;
- угроза взрыва на борту воздушного судна;
- вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома;
- экстренное снижение;
- нарушение прочности воздушного судна;
- полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
- потеря ориентировки.

8.2.1 Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:

- отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
- потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;
- попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;
- выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;
- ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
- внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;
- отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

8.2.2 В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной обстановке, диспетчеру Подхода следует предпринять следующие действия:

- а) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена экипажем или неизвестна;
- б) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;
- в) заручиться поддержкой любого другого органа ОВД или других служб, которые в состоянии оказать помощь воздушному судну;
- г) предоставить по запросу экипажа любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например данные о подходящих для посадки аэродромах (ближайших запасных для взлета и посадки), данные о ближайшем аэродроме совместного использования аэроузла Дробный, данные об аварийных площадках для посадки вне аэродрома (см. в Приложениях ИПП а/д Ладога), минимальные безопасные высоты для перехода на полет по ПВП в РА Ладога, метеорологическую информацию (минимальное приведенное давление в РА Ладога);
- д) обеспечить безопасность при заходе на посадку аварийного ВС путем отсутствия перед ним других бортов на схеме захода на посадку, а также после него путем создания увеличенных интервалов эшелонирования;
- е) разрешить снижение для захода на посадку другим ВС на ВПП 10пр/28лев только после разрешения РПА (ведущего инструктора группы);
- ж) произвести соответствующие уведомления.

8.2.3. ВПП предназначенная для аварийных посадок 10пр/28лев. В том случае если ВПП

закрыта, не используется, или ЭВС принял решение выполнить посадку на ВПП 10лев/28пр диспетчер Подхода по согласованию с РПА (ведущим инструктором группы) разрешает снижение для заход на посадку на ВПП 10лев/28пр.

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

- время события;
- позывной, тип ВС;
- местонахождение ВС;
- характер происшествия;
- решение КВС и действия экипажа.

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

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

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

8.6 Действия диспетчеров при получении от экипажа ВС сообщения о бедствии:

- подтвердить прием информации о бедствии и уточнить время и место события;
- проинформировать экипаж ВС, находящегося в воздухе о пригодных для посадки ВПП, фактическом ветре у земли; сообщить о ситуации экипажам других ВС, находящихся в воздухе;
- уточнить у экипажа ВС (при необходимости) характер бедствия, решение, необходимую помощь;
- освободить воздушное пространство по направлению полета аварийного ВС;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы);
- взаимодействовать со смежными диспетчерскими пунктами (при необходимости);
- обеспечить минимум радиосвязи с экипажем ВС терпящим бедствие, при необходимости ввести режим радиомолчания;
- исходя из текущей обстановки и по запросу экипажа передавать рекомендации и необходимую справочную информацию;
- напомнить (при необходимости) о включении сигнала бедствия/аварийного сквока (7500/7600/7700);
- действовать в соответствии с указаниями РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.7 Действия диспетчера Подхода при получении после взлета доклада от ЭВС о возникновении аварийной ситуации на борту ВС:

- установить за ВС непрерывное наблюдение, взаимодействовать с диспетчером Круга по подготовке условий к посадке данного ВС, если у экипажа нет возможности перейти на другую частоту;
- освободить воздушное пространство по направлению полета аварийного ВС;
- сообщить о возникновении аварийной ситуации и решении экипажа РПА (ведущему

инструктору учебной группы);

- при принятии КВС решения о производстве посадки на а/д Ладога информировать экипаж о ВПП, пригодных для посадки и фактическом ветре у земли;
- информировать экипаж о минимальной безопасной высоте полета (при необходимости);
- при принятии решения КВС о посадке с обратным курсом проинформировать РПА (ведущего инструктора учебной группы) о решении КВС и попросить включить КГС и все имеющиеся РНС и РТС посадки обратного направления;
- обеспечить векторное наведение (при необходимости) ВС для выхода к предпосадочной прямой с обратного направления обеспечивая безопасность полета аварийного ВС и по согласованию с РПА (ведущим инструктором учебной группы) сообщить экипажу о подготовке к заходу на посадку с обратным курсом;
- дать указание (при необходимости) экипажам других ВС о введении режима радиомолчания;
- действовать по согласно указанию указаниям РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.8 Действия диспетчеров при потере радиосвязи с ВС, выполняющим заход на посадку:

- по всем имеющимся каналам связи передавать ЭВС всю необходимую информацию дважды без подтверждения о приеме;
- проверить работу своего передатчика;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы, СДС);
- попытаться установить связь через экипажи других ВС, находящихся в зоне ответственности;
- попытаться установить связь с ВС на резервном канале;
- попытаться установить связь с ВС на аварийной частоте;
- обратиться за помощью к диспетчерам смежных секторов ОВД (Круга и секторов РДЦ) и попытаться установить связь на их частоте;
- обратиться за помощью к ПРП а/д Дробный и попытаться установить связь на его частоте;
- сообщить системному администратору о необходимости передачи информации аварийному ВС через ДПРМ;
- обеспечить отсутствие других ВС перед аварийным бортом на стандартном маршруте СТАР и схеме захода на посадку на ВПП 10пр/28лев;
- на рубеже передать управление диспетчеру Круга;
- действовать по указанию РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.8.1 Действия диспетчеров при двухсторонней потере радиосвязи с транзитным ВС, выполняющим заход на посадку:

- по всем имеющимся каналам связи передавать ЭВС всю необходимую информацию дважды без подтверждения о приеме;
- проверить работу своего передатчика;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы, СДС);
- попытаться установить связь через экипажи других ВС, находящихся в зоне ответственности;
- попытаться установить связь с ВС на резервном канале;
- попытаться установить связь с ВС на аварийной частоте;
- обратиться за помощью к диспетчерам смежных секторов ОВД (Круга и секторов РДЦ) и попытаться установить связь на их частоте;
- обратиться за помощью к ПРП а/д Дробный и попытаться установить связь на его частоте;
- сообщить системному администратору о необходимости передачи информации аварийному ВС через ДПРМ;
- освободить воздушное пространство по направлению полета аварийного ВС с выходом

его на ОПРС ДВОР/ДМЕ Ладога и обеспечить отсутствие других ВС перед аварийным бортом с эшелона полета до земной поверхности в вертикальной плоскости;

- к расчетному времени выхода аварийного ВС на ОПРС ДВОР/ДМЕ Ладога обеспечить отсутствие других ВС на схеме внеочередного снижения и захода на посадку для аварийных ВС с Мкп 099°/279°;
- на рубеже по высоте передать управление диспетчеру Круга;
- действовать по указанию РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.9 Действия диспетчеров в случае полного отказа системы наблюдения ОВД:

- проинформировать об отказе РЛИ экипажи, находящиеся в этот момент на связи;
- установить местоположение всех ВС, находящихся на связи по докладам ЭВС и при помощи АРП;
- обеспечить безопасное эшелонирование на стандартных маршрутах СТАР и схемах захода на посадку, на стандартных маршрутах SID и точках выхода маршрутов на воздушные трассы с учетом отсутствия непрерывного РЛК;
- контролировать движение ВС по докладам ЭВС и при помощи АРП;
- выполнять указания РПА (ведущего инструктора учебной группы, СДС).

8.10 Действия диспетчеров в случае отказа подсистемы плановой информации КСА УВД «Навигатор-3» и КСА УВД «Эксперт».

8.10.1 Обмен плановой информацией, необходимой для осуществления ОВД, и координация со смежными секторами производится диспетчером Подхода с помощью речевой связи при помощи оборудования ГГС (voice terminal)/ ГГС «Мегафон» или по телефону и другим каналам связи.

8.10.2 Диспетчеры Подхода производят обмен плановой информацией с диспетчерами Руления, Вышки, Круга, смежных секторов: Подхода и РДЦ, а также ДПП Новый и ПРП Дробный.

8.10.3.1 При вылете ВС с аэродрома Ладога диспетчер Подхода должен получить от диспетчера Руления: номер рейса (позывной и литер ВС), код ВОРЛ, тип ВС, эшелон полета по трассе и аэродром первой посадки.

8.10.3.2 При вылете ВС с аэродрома Ладога диспетчер Подхода должен получить от диспетчера Вышки: назначенный СИД выхода из ТМА и время фактического взлета.

8.10.3.3 При вылете ВС с аэродрома Ладога диспетчер Подхода должен передать диспетчеру Круга условия входа в своё воздушное пространство: маршрут полета и разрешенный для набора эшелон полета.

8.10.3.4 При вылете ВС с аэродрома Ладога диспетчер Подхода должен запросить у диспетчера РДЦ соответствующего направления условия входа в его сектор обслуживания, сообщив информацию о ВС: номер рейса (позывной и литер ВС), код ВОРЛ, тип ВС, эшелон входа и подписанный эшелон полета по трассе, аэродром первой посадки.

8.10.4.1 При прилете ВС на аэродром Ладога диспетчер Подхода должен получить от диспетчера РДЦ соответствующего направления информацию о ВС: номер рейса (позывной и литер ВС), код ВОРЛ, тип ВС, эшелон входа в РА и аэродром посадки. Сообщить ему условия входа в зону Подхода: маршрут полета и эшелон разрешенный для снижения.

8.10.4.2 При прилете ВС на аэродром Ладога диспетчер Подхода должен получить от диспетчера Круга/ диспетчера смежного сектора Подхода условия входа в своё воздушное пространство: маршрут полета и разрешенный для снижения эшелон полета.

8.10.4.3 При прилете ВС на аэродром Ладога по стандартному маршруту СТАР с индексом Bravo диспетчер Подхода должен получить от диспетчера смежного сектора Подхода условия входа в своё воздушное пространство: маршрут полета и разрешенный для снижения эшелон полета.

8.10.5.1 При пролете ВС диспетчер Подхода должен получить от одного диспетчера РДЦ соответствующего направления/ диспетчера смежного сектора Подхода и передать другому диспетчеру РДЦ соответствующего направления/ диспетчеру смежного сектора Подхода информацию о ВС: номер рейса (позывной и литер ВС), код ВОРЛ, тип ВС, эшелон входа, аэродром

первой посадки. Сообщить ему условия входа в свою зону ответственности или получить от него условия входа в его сектор ОВД.

8.10.6.1 При прилете ВС на аэродром Дробный диспетчер Подхода должен сообщить диспетчеру РБЗ Дробный: номер рейса (позывной и литер ВС) и тип ВС, маршрут следования, расчетное время и эшелон пролета рубежа передачи ОВД.