

УТВЕРЖДАЮ

« ____ » _____ 2017г.

РАБОЧАЯ ИНСТРУКЦИЯ**Технология работы
диспетчера диспетчерского пункта Вышка
аэродрома Ладога**

Разработал			Редакция 01	Дата введения « ____ » _____ 2017г.
Проверил	Начальник тренажера			

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 Вышки.

2 Обозначения и сокращения

АДЦ	Аэроузловой диспетчерский центр
ААС ОВД	Аэродромная автоматизированная система обслуживания воздушного движения
АКДП	Аэродромный командный диспетчерский пункт
АМЦ	Аэродромный метеоцентр
АСК	Аварийно-спасательная команда
АТИС	Автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома
АСР	Аварийно-спасательные работы
АИП РФ	Сборник аэронавигационной информации РФ
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВС	Воздушное судно
ГГС	Громкоговорящая связь
ГОП	Группа оперативного планирования
ДП	Диспетчерский пункт
ИЛС	Система захода на посадку оп приборам
ИПП	Инструкция по производству полетов
КСА НКВД	Комплекс средств автоматизации наблюдения и контроля аэродромного движения
ЛП	Летная полоса
МПУ	Магнитный путевой угол
МС	Место стоянки
ПК ДПП	- Процедурный контроль диспетчерского пункта подхода
ПУС	Пульт управления системой
РА	Район аэродрома
РЕТД	Уточненное время вылета ВС
РПА	Руководитель полетов аэродрома (ведущий инструктор учебной группы)
РД; МРД	Рулежная дорожка; Магистральная рулежная дорожка
СИД	Стандартный-маршрут - выхода из РА
ССО	Свето-сигнальное оборудование
ТС	Транспортное средство
УОВ	Условия ограниченной видимости на аэродроме (80x1000 и менее)
ЭВС	Экипаж ВС

3 Общие положения

3.1 Основными задачами аэродромного диспетчерского обслуживания на диспетчерском пункте Вышка являются:

- осуществление контроля за движением всех объектов в пределах своей зоны ответственности;
- предотвращение столкновений между воздушными судами, между воздушными судами и транспортными средствами, между воздушными судами и другими объектами в пределах своей зоны ответственности;
- ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения.

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 и составлена на основании: ФП ИВП РФ, ФАП «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ», ФАП ОрВД, ФАП РТОП и авиасвязи, ФАП Порядок осуществления радиосвязи в ВП РФ, Табеля сообщений о движении ВС в РФ, а также 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 диспетчерского пункта Вышка при выполнении ими служебных обязанностей.

3.3 Диспетчер Вышки:

- осуществляет ОВД, контроль и анализ воздушной и метеообстановки в своем секторе в целях предотвращения столкновений воздушных судов между собой и препятствиями, включая находящиеся на площади маневрирования, а также предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов.
- осуществляет согласование и координацию воздушного движения со смежными секторами;
- осуществляет обмен информацией со всеми заинтересованными органами в соответствии с Табелем внутриаэропортовой информации;

3.4 Диспетчер Вышки осуществляет аэродромное диспетчерское обслуживание ВС в пределах своей зоны ответственности визуальным наблюдением (в пределах видимости), с использованием технических средств индикации воздушной обстановки КСА НКВД «Вега», по докладам ЭВС а также лиц ответственных за осмотр ВПП с подвижного транспортного средства, с использованием радиотехнических и светотехнических средств связи и освещения, взаимодействуя при этом с ДПК, ДПР, ГОП.

3.5 Перечень функциональных обязанностей диспетчера Вышки:

3.5.1 Диспетчер Вышки в процессе работы:

- контролирует занятость летной полосы;
- разрешает взлеты и посадки ВС;
- запрещает взлёты и посадки ВС при получении информации о наличии препятствий на ЛП, с последующим докладом РПА (ведущему инструктору учебной группы);
- передаёт информацию о наличии скоплений птиц на рабочей ВПП (в непосредственной близости к ней), на траектории полёта ВС и/или секторах взлёта и посадки экипажам ВС;
- ведет радиообмен с экипажами ВС;
- осуществляет контроль и управление движением ВС и автотранспортных средств визуально, с использованием радиотехнических и светотехнических средств, информации экипажей, лиц ответственных за осмотр ВПП и представителей служб аэропорта;
- обеспечивает установленные интервалы эшелонирования между ВС;

- информирует экипажи ВС о воздушной, метеорологической, орнитологической обстановке в зоне ответственности, об условиях взлета, посадки, состоянии ВПП, передает другую информацию, связанную с выполнением полета;

- даёт команду на освобождение летной полосы от технических и автотранспортных средств с таким расчетом, чтобы к расчетному времени выхода ВС на конечный этап захода на посадку, а также непосредственно перед взлетом ВС летная полоса будет свободна и контролирует выполнение этой команды. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы воздушным судам или автотранспортным средствам в случае, если ВС, заходящее на посадку не вышло на конечный этап захода на посадку или местонахождение его на прямой не менее установленного интервала для взлета; а также если приземлившееся ВС проручило место пересечения летной полосы;

- выполняет согласования со смежными диспетчерскими пунктами;

- специальными операциями вводит в ААС ОВД время взлета и время посадки, наименование стандартного маршрута отправления в соответствии с назначенной ВПП для взлета, предупреждения GO AROUND в случае ухода на второй круг и STOP AT LUP в случае длительной остановки на исполнительном.

- передает время взлетов и посадок ВС, согласно ТВИ используя средства координации КСА УВД;

- контролирует своевременное включение ССО и правильный режим его работы;

Примечание:

1. Включение светосигнального оборудования ВПП производится:

- при ночных полетах - за 15 мин до захода Солнца или расчетного времени прибытия (вылета) воздушных судов;
- в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;
- в других случаях - по указанию - РПА (ведущего инструктора учебной группы) или по требованию экипажа.

2. Выключение светосигнального оборудования ВПП производится:

- с восходом Солнца;
- в дневное время - при видимости более 2000 м;
- при отсутствии полетов или перерыве в полетах воздушных судов более 15 мин.

3. Включение системы визуальной индикации глиссады производится:

- при ночных полетах - за 15 мин до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС;
- в дневных условиях - за 15 мин до расчетного времени прибытия воздушных судов;
- в других случаях - по указанию руководителя полетов или по требованию экипажа;
- при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут система визуальной индикации глиссады может быть выключена;

4. Включение системы визуальной индикации глиссады обратного курса посадки производится:

- в случае аварийного захода ВС на посадку с обратным курсом, по требованию экипажа и по указанию РПА (ведущего инструктора учебной группы).

3.6 При ОВД диспетчер Вышки обеспечивает интервалы эшелонирования:

3.6.1 Между двумя ВС выполняющими взлет и посадку или взлет без остановки на исполнительном старте и посадку с одной ВПП или двух зависимых ВПП (расстояние между осями ВПП 300метров) работающих одновременно определены в соответствии с Приложением 1: Таблица 1.1 и Таблица 1.2.

3.6.2 Между двумя ВС выполняющими взлет или взлет без остановки на исполнительном старте с одной ВПП или двух зависимых ВПП (расстояние между осями ВПП 300метров)

применяются следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

3.6.2.1 Между легким или средним ВС, взлетающим за тяжелым ВС; или легким ВС, взлетающим, вслед за средним ВС не менее 2 минут.

3.6.2.2 Между легким или средним ВС, взлетающим вслед за тяжелым ВС; или легким ВС, взлетающим вслед за средним ВС, в случае его взлета со средней части одной и той же ВПП или со средней части параллельной ВПП - не менее 3 минут.

3.6.2.3 Во всех остальных случаях рекомендуется выдерживать минимальный временной интервал не менее 1 минуты, с целью обеспечения горизонтального эшелонирования в зоне ответственности диспетчера Круга.

3.6.3 Между двумя ВС выполняющими посадку на одну ВПП или две зависимые ВПП (расстояние между осями ВПП 300метров) минимальный интервал горизонтального эшелонирования должен быть не менее 5 км, а в случае захода на посадку первого ВС категории (Н) – не менее 10 км.

Примечание:

На этапах захода на посадку и вылета с целью обеспечения горизонтального эшелонирования применяются следующие минимумы радиолокационного эшелонирования, связанные с турбулентностью в следе:

- *при следовании ВС категории (Н) за ВС категории (J) минимальный интервал горизонтального эшелонирования должен быть не менее 11 км;*
- *при следовании ВС категории (М) за ВС категории (J) минимальный интервал горизонтального эшелонирования должен быть не менее 13 км;*
- *при следовании ВС категории (L) за ВС категории (J) минимальный интервал горизонтального эшелонирования должен быть не менее 15 км;*

3.7 Радиообмен с экипажами ВС ведется в соответствии с ФАП «Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», Стандартами ИКАО (Приложение 10, Дос. 4444 и Дос. 9432).

3.8 Экипаж ВС при приеме от диспетчера Вышки сообщения, во избежание возможности его неправильного понимания, обязан повторить:

- сообщения, отличающиеся от типовых или требующих от КВС изменения ранее принятого решения (плана полета);
- разрешение (запрещение) на пересечение ВПП, движения по ВПП, занятия исполнительного старта, взлета, захода на посадку, посадки;
- разрешение (запрещение) изменения высоты полета;
- номер стандартного маршрута отправления;
- значение принятого и установленного на высотемере давления аэродрома QNH;
- заданную высоту полета;
- значение заданного курса полета;
- заданную скорость полета;
- значение заданной частоты канала радиосвязи;
- МПУ (маркированный номер) ВПП.

Если ЭВС не повторил указанные сообщения, диспетчер обязан потребовать их повторения.

Примечание:

1. При выдаче разрешений на взлет (посадку) ВС диспетчера обязаны передавать экипажам ВС текущие значения направления и скорости ветра с учетом порывов. В случае взлета не от начала ВПП, значения направления и скорости ветра с учетом порывов, передаются относительно средней части ВПП.

2. Информацию о видимости на ВПП диспетчер Вышки обязан передавать экипажам ВС в следующем порядке:

- при значении RVR 550 м и более во всех точках измерения экипажу ВС передается только RVR в точке приземления;
- при значении RVR менее 550 м хотя бы в одной из точек измерения экипажу передается

RVR во всех трех точках (точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП);

- точки наблюдения могут не указываться, если передаются все три значения RVR в последовательности: точка приземления - средняя точка - дальний конец ВПП.

3.9 При визуальном обнаружении или получении информации о столкновении заходящего/взлетающего ВС с птицей (птицами), о наличии птиц на рабочей ВПП диспетчер запрещает полёты (по согласованию с РПА (ведущим инструктором учебной группы)) до окончания осмотра ВПП и получении доклада об отсутствии препятствий на ВПП.

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

4 Подготовка к дежурству и прием дежурства

4.1 Подготовка диспетчеров Вышки к дежурству производится на инструктаже в учебном классе и непосредственно на рабочем месте диспетчера Вышка.

4.1.1 В процессе подготовки к дежурству на инструктаже в учебном классе до диспетчерского состава (группы студентов) РПА (ведущим инструктором учебной группы) доводится следующая необходимая информация на весь период работы:

- фактическая и прогнозируемая метеорологическая информация на а/д Ладога;
- фактическая и прогнозируемая метеорологическая информация на ближайших запасных а/д вылета;
- информация об орнитологической обстановке на своем аэродроме;
- информация о готовности и использовании средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;
- информация о состоянии аэродрома и проводимых на нем работах (состоянии летной полосы, маршрутов руления и их пригодности к эксплуатации);
- информация по имеющимся ограничениям и запретам;
- информация о наличии литерных рейсов;
- указания (распоряжения) по обслуживанию воздушного движения;
- информация об особенностях обслуживания воздушного движения при выполнении совмещенных полетов по ПВП и ППП на период дежурства;
- информация о МПУ взлета и посадки, режиме использования обеих ВПП и обеих вертолетных площадок;
- информация об используемых комбинациях СИД/СТАР;
- информация о наличии (отсутствии) вещания АТИС и его объеме.

4.2 Прием дежурства на рабочем месте.

4.2.1 Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчеры получают от сдающих дежурство диспетчеров и уясняют всю необходимую информацию:

- о воздушной, метеорологической, орнитологической и аэронавигационной обстановке;
- о работе радиотехнических средств обеспечения полетов;
- о наличии режимов, ограничений, запретов, литерных рейсов;
- о соответствии включения средств светосигнального оборудования рабочему направлению ВПП, соответствию и полноте информации о рабочих ВПП и вертолетных площадок на мониторах;
- об особенностях работы по обслуживанию воздушного движения на момент заступления на дежурство и при необходимости проверяют наличие и работоспособность оборудования;
- о местоположении ВС, находящихся на управлении, а также переданные экипажам ВС указания, которые еще не выполнены;
- уточняют места производства работ на ЛП, РД, наличие и количество машин служб, обеспечивающих производство работ;

- уточняют прогнозируемые изменения погоды на своем аэродроме;
- проверяют качество радиосвязи (за исключением аварийной частоты), средств ГТС путем прослушивания радиообмена или контрольного вызова корреспондентов, работу резервной радиостанции;
- проверяют наличие суточных планов на мониторах, соответствие плановой информации поступившим запросам;
- производят процедуру приема дежурства «Диспетчер ... (Фамилия) дежурство принял».

4.2.2 При возникновении особых случаев и полетов в особых условиях, полетов ВС рейсов литер «А» (в зоне ответственности сектора Вышка), а также при возникновении других нестандартных ситуаций при осуществлении ОВД прием и сдача дежурства или подмена диспетчеров сектора Вышка решением РПА (ведущим инструктором учебной группы) может быть перенесена до момента нормализации воздушной обстановки.

5 Рубежи приёма-передачи ОВД

5.1 Рубежи приема/передачи ОВД:

5.1.1 Между сектором Вышка и диспетчерским пунктом Руления:

- перед взлетом - момент занятия предварительного старта на РД: (А, А1, А4, А6, С2; С4; D1);
- после посадки - момент освобождения ВС ВПП на РД, указанную диспетчером Вышки (за исключением РД В, В1, В2, В3, В4, В5, В6, находящихся в межполосье, а следовательно в секторе обслуживания диспетчера Вышки).

5.1.2 Между сектором Вышки и ДПК:

- при вылете – при пересечении ВС высоты 2000 футов и (или) пересечении границы сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога). Если полет выполняется по ПВП ниже нижнего безопасного эшелона передача управления диспетчером Вышки осуществляется диспетчеру МДП на установленных рубежах.
- при прилете: - при инструментальном заходе на посадку — занятие 2000 футов по высоте и по удалению на предпосадочной прямой начальная точка промежуточного этапа захода на посадку (IF);
- при ВЗП – занятие 2000 футов по высоте и по удалению ограничено зоной ответственности сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога).

5.1.3 Между сектором Вышки и МДП:

- при вылете – момент пролета г.т. LIMAN; KREPA; GATSK; VANTA или пересечение границы сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога) при выполнении полета вне маршрута МВЛ на высоте 1500 футов и ниже;
- при прилете — момент пролета г.т. SEMGA; GATSK; PITOP; KREPA или пересечение границы сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога) при выполнении захода на посадку вне маршрута МВЛ на высоте 1500 футов и ниже.

5.2 Согласованные рубежи приема/передачи ОВД:

5.2.1 Между сектором Вышка и диспетчерским пунктом Руления:

- при вылете - подруливание ВС к линии предварительного старта на РД: (А, А1, А4, А6, С2; С4; D1), без доклада экипажа ВС о достижении рубежа передачи;
- при прилете - момент освобождения ВС ВПП на РД, указанную диспетчером Вышки (за исключением РД В, В1, В2, В3, В4, В5, В6, находящихся в межполосье, а следовательно в секторе обслуживания диспетчера Вышка) без доклада экипажа ВС о достижении рубежа передачи.

5.2.2 Между сектором Вышка и ДПК:

- при вылете – при пересечении ВС высоты 750 футов и выше и (или) пересечении границы сектора Вышка в плане, определенное диспетчером Вышки визуально и не требующее доклада экипажа ВС;
- при прилете: - при инструментальном заходе на посадку — при подходе ВС к рубежу передачи ОВД, но не более чем за 1000 футов по высоте и/или 5 км по удалению до рубежа

передачи ОВД: 2000 футов по высоте и по удалению на предпосадочной прямой начальная точка промежуточного этапа захода на посадку (IF);

- при ВЗП – при выдаче разрешения на выполнение ВЗП диспетчером ДПК и нахождении ВС на 2000 футов и ниже по высоте и по удалению ограничено зоной ответственности сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога).

5.2.3 Между сектором Вышки и МДП:- при вылете – пролет г.т. LIMAN; KREPA; GATSK; VANTA или пересечение границы сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога) при выполнении полета вне маршрута МВЛ на высоте 1500 футов и ниже, определенное диспетчером по докладу экипажа ВС;

- при прилете — пролет г.т. SEMGA; GATSK; PITOP; KREPA или пересечение границы сектора Вышка в плане (радиус 9 км от КТА а/д Ладога) при выполнении захода на посадку вне маршрута МВЛ на высоте 1500м и ниже, определенное диспетчером по докладу экипажа ВС.

5.3 Диспетчеру запрещается осуществлять ОВД за пределами границы зоны (района), установленной для диспетчерского пункта, за исключением:

- передачи-приема ОВД на согласованных рубежах;
 - в особых случаях, при невозможности установления экипажем ВС двусторонней радиосвязи с диспетчером смежного диспетчерского пункта, диспетчер сектора Вышка, при выходе этого экипажа ВС к нему на связь должен согласовать действия по ОВД данного ВС с диспетчером, в зоне ответственности диспетчерского пункта которого это ВС находится.

5.4 Рабочие частоты диспетчерских пунктов.

Рабочая частота сектора Вышки-118.1 МГц.

Диспетчеры сектора Вышки взаимодействуют со следующими смежными диспетчерскими пунктами:

- ДПК, рабочая частота – 120.6 МГц;
- ДПР, рабочая частота – 119.0 МГц;
- МДП: «Район-1» (восточный сектор), рабочая частота — 135,8 МГц;
- МДП: «Район-2» (западный сектор), рабочая частота — 119,4 МГц;

6 Особенности обслуживания воздушного движения

6.1 Особенности обслуживания воздушного движения при вылете ВС.

6.1.1 Постоянно действующие процедуры при вылете ВС.

6.1.1.1 Разрешение на взлет выдается, когда воздушное судно готово выполнить взлет и находится на ВПП вылета или приближается к ней, и условия движения позволяют выполнить взлет.

6.1.1.2 В целях ускорения движения и в случае когда воздушное судно готово выполнить взлет «с ходу» без остановки на исполнительном старте воздушному судно может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно займет ВПП. При получении такого разрешения воздушное судно вырывается на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

6.1.1.3 Разрешение на взлет включает обозначение ВПП для вылетающих воздушных судов.

6.1.1.4 Разрешение на выполнение взлета не от начала ВПП выдается при условии, что экипаж воздушного судна доложил о готовности к взлету не от начала ВПП.

6.1.1.5 Запрещается выдавать разрешение на взлет если: временной интервал между вылетом предыдущего ВС и ВС на исполнительном старте менее указанного в п. 3.6.2 Настоящей Технологии. Запрещается выдавать разрешение на взлет «с ходу» без остановки на исполнительном старте если: временной интервал между вылетом предыдущего ВС и ВС на исполнительном старте менее указанного в ФАП ОрВД. Запрещается выдавать разрешение на взлет или взлет «с ходу» без остановки на исполнительном старте если другое ВС после посадки не освободит используемую ВПП.

6.1.1.6 Запрещается выдавать разрешение на посадку если:

- ВПП занята;
 - интервал между ВС, заходящим на посадку и предыдущим ВС менее указанного в ФАП ОрВД.

6.1.1.7 Запрещается выдавать разрешение на взлет или взлет «с ходу» без остановки на исполнительном старте если интервал между вылетающим ВС и другим ВС, заходящим на посадку менее указанного в Приложении 1: Таблицах 1.1 и 1.2 Настоящей Технологии.

6.1.1.8 Разрешение на взлет может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент выполнения взлета этим воздушным судном будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в руководящих документах, а также не поступило указаний от диспетчера Круга или РПА (ведущего инструктора учебной группы) о задержке вылета или создании увеличенного интервала при взлете.

6.1.1.9 Диспетчер ДП Вышка несет ответственность за нахождение на летной полосе транспортных средств и иных лиц (объектов).

6.1.1.10 При организации аэродромного движения применяются следующие общие правила:

- ВС, выполняющие полеты по ППП имеют приоритет перед ВС, выполняющими полеты по ПВП;
- ВС выполняющее посадку, или находящееся на заключительных этапах захода на посадку пользуется правом первоочередности по отношению к вылетающему ВС;
- разрешения на вылет даются в порядке готовности ВС к взлету (очередности) за исключением случаев, когда этот порядок может не соблюдаться для обеспечения максимального количества вылетов с наименьшей средней задержкой.

6.1.1.11 Диспетчер ДП Вышка обязан:

- сообщать экипажам ВС, выполняющим полёт по ППП, при выдаче разрешения на занятие исполнительного старта порядок маневрирования после взлёта — номер стандартного маршрута SID;
- сообщать экипажам ВС, следующим по ПВП при выдаче разрешения на взлёт порядок маневрирования после взлёта (направление полёта/сторону разворота), условия выхода из сектора TOWER, а также разрешение на занятие безопасной высоты.

6.1.1.12 Разрешения на вылет выдаются в порядке готовности ВС к взлету за исключением случаев, когда этот порядок очередности может не соблюдаться для обеспечения максимального количества вылетов с наименьшей средней задержкой. К учитываемым факторам относятся:

- а) типы ВС и их ЛТХ;
- б) маршруты выхода после взлета;
- в) установленные минимальные интервалы вылета между взлетами;
- г) необходимость применения минимумов эшелонирования по критерию турбулентности в следе;
- д) ВС, к которым следует применять приоритет.

6.1.1.13 Обеспечение интервалов между заходящими на посадку ВС, следующих по ППП осуществляется диспетчером ДПК до выхода на конечный участок захода на посадку по приборам (в ТМА Ладога при визуальном заходе на посадку). Диспетчер Вышки при входе ВС в зону ответственности контролирует их поддержание и не допускает уменьшения менее норм эшелонирования путем регулирования поступательной скорости. *(примечание: - до удаления 7км от ВПП).*

6.1.1.14 Обеспечение интервалов при совместных ПВП и ППП полетах осуществляется регулированием порядка входа в сектор TOWER, а также применением зон ожидания для ВС, следующих по ПВП.

6.1.1.15 При транзитном движении ВС, следующих по ПВП через район аэродрома Ладога следует соблюдать особую осторожность при координации совместных ППП и ПВП полетов. В случае невозможности продолжения следования по установленному маршруту для полёта по ПВП, в зависимости от текущих условий воздушного движения применяется изменение маршрута полёта по ПВП, задержка ВС в зонах ожидания с информированием экипажа ВС об ориентировочном времени ожидания или переход на полёт по ППП если оборудование ВС позволяет выполнить полёт по ППП. *(примечание: -полёт по маршруту ПВП в юго-западном секторе РА Ладога подразумевает обязательный переход на полёт по ППП)*

6.1.2 Действия диспетчеров сектора Вышка при вылете ВС.

6.1.2.1 Диспетчер обязан:

- установить связь с ЭВС на предварительном старте;

- сообщить информацию об изменении состояния ВПП, направления и скорости приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП, температуры воздуха (для воздушных судов с газотурбинными двигателями), а также наличие грозы или кучево-дождевой облачности, умеренной или сильной турбулентности, сдвига ветра, града, умеренного или сильного обледенения, линии сильных шквалов, переохлажденных осадков, сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м, сильных горных волн, песчаных или пыльных бурь, общей метели, торнадо или смерча в зоне аэродрома (ТМА), орнитологической обстановке, за исключением тех случаев, когда известно, что это воздушное судно уже получило такую информацию;

- оценить воздушную обстановку, обратив особое внимание на местоположение вылетающих, пролетающих и заходящих на посадку ВС. Оценить метеорологическую и орнитологическую обстановку, информацию смежных ДП, доклады АМЦ и визуальные наблюдения;

- если от диспетчера Круга поступила информация об измененных условиях выхода из РА (новый СИД, векторение и/или ограничения по высоте после взлета) немедленно сообщить об этом ЭВС;

- в зависимости от воздушной обстановки согласовать с диспетчером сектора Круг условия бесступенчатого набора;

- убедиться в отсутствии препятствий на летной полосе.

Примечание:

1. Отсутствие препятствий на ЛПП диспетчерами определяется визуальным осмотром (в пределах видимости), и/или при помощи индикатора наземной и воздушной обстановки (при его исправности), по докладам ЭВС, или руководителя (ответственного лица) за проведение работ на ЛПП,

2. Летная полоса должна быть свободна на ширину 120 м (критическая зона РМС) по обе стороны от оси ВПП, включая продолжение данной оси по 150м от обоих торцов ВПП.

3. Для вылетающих ВС ЛПП свободна означает отсутствие препятствий на ЛПП перед взлетающим ВС.

6.1.2.2 При запросе КВС о занятии исполнительного старта или исполнительного старта и готовности к немедленному взлету:

- оценить воздушную обстановку, обратив особое внимание на местоположение вылетающих, пролетающих и заходящих на посадку ВС. Оценить метеорологическую и орнитологическую обстановку, информацию смежных ДП, доклады АМЦ и визуальные наблюдения;

- разрешить занять исполнительный старт или исполнительный старт и немедленный взлет.

Примечание:

1. Если ВПП занята или отсутствует необходимый интервал с взлетевшим ВС при запросе КВС о немедленном взлете диспетчер Вышки разрешает ему только занятие исполнительного старта.

2. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему ВС разрешается, если между ним и заходящим на посадку ВС обеспечивается безопасный интервал.

6.1.2.3 После доклада КВС о готовности к взлету:

- убедиться в отсутствии препятствий на ЛПП и дать ЭВС разрешение на взлет.

- ввести в автоматизированную систему фактическое время взлета;

Примечание: Если ЭВС получил разрешение на взлет и не начал разбег, а заходящее ВС находится на удалении 6 км (рекомендованное значение для штилевых условий) и менее, или 5 км и менее в том случае если вылетающее ВС выполняет взлет с середины ВПП диспетчер обязан запретить взлет и дать указание экипажу заходящего ВС об уходе на второй круг. Диспетчеру необходимо учитывать полёты ВС, выполняющих взлёты и посадки на параллельную ВПП.

6.1.2.4 С целью ускорения потока ВС экипажу ВС может быть предложено выполнить взлет с направления ВПП, отличного от рабочего, после предварительного согласования с РПА (ведущим инструктором учебной группы) и диспетчером Круга.

6.1.2.5 Разрешение на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:

1) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;

2) препятствия на летной полосе отсутствуют;

3) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов, фактической погоде, если она отличается от информации АТИС, а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;

4) экипажу воздушного судна разрешено занять высоту, предусмотренную условиями выхода.

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

6.1.2.7 Если после выдачи разрешения на взлёт воздушное судно начало разбег, но возникла угроза безопасности взлёта, диспетчер Вышки срочно информирует об этом его экипаж.

6.1.2.8 С момента взлета ВС и до набора высоты 750 футов диспетчеру запрещается вызывать ЭВС на связь, за исключением случаев когда необходимо срочно информировать экипаж об угрозе безопасности полетов. Если полет выполняется на высоте менее 750 футов, то радиосвязь устанавливается после набора заданной высоты.

6.2 Особенности обслуживания воздушного движения при прилете ВС.

6.2.1 Постоянно действующие процедуры при прилёте ВС.

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

6.2.1.2 Диспетчеры сектора Вышки должны обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

6.2.1.3 При визуальном заходе на посадку контроль за эшелонированием следующих одного за другим воздушных судов обеспечивается диспетчерами сектора Вышки до того момента, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. Воздушному судну затем может выдаваться указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

6.2.1.4 Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку включает обозначение ВПП для посадки.

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

- а) выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;
- б) освободить ВПП через указанную выходную РД;
- в) ускорить освобождение ВПП.

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

6.2.1.7 Воздушному судну категории тяжелое, и супер тяжелое не дается указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП.

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

- а) дается указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг при отсутствии тенденции к освобождению ВПП до момента приземления ВС;
- б) во всех случаях воздушное судно информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

6.2.2 Действия диспетчеров при прилете ВС.

Диспетчер обязан:

- до входа ВС в сектор Вышки и до выхода ЭВС на связь, используя радиолокационную и плановую информацию, отображаемую на ИВО (а также координационную информацию поступающую от диспетчера Круга) определить позывной ВС, систему захода на посадку и местоположение ВС относительно установленной схемы.

6.2.2.1 После выхода экипажа на связь

Диспетчер обязан:

- передать ЭВС удаление от начала ВПП и положение ВС относительно предпосадочной прямой;
 - в случае выполнения захода на посадку по приводным радиостанциям или по VOR/DME сообщить экипажу ВС о подходе к фиксированной точке начала снижения (FAF);
 - контролировать движение ВС на ИВО и визуально (в пределах видимости);
 - в случае отклонения ВС от курса, информировать ЭВС об удалении ВС от начала ВПП и о стороне отклонения относительно предпосадочной прямой (левее, правее), для принятия ЭВС решения на продолжение захода на посадку или ухода на второй круг;
 - в случае обнаружения внешних признаков неисправности воздушного судна, диспетчер Вышки информирует об этом его экипаж;
 - убедиться в отсутствии препятствий на летной полосе;
 - разрешить ЭВС посадку;
 - после посадки сообщить экипажу ВС маршрут освобождения ВПП и ввести в автоматизированную систему фактическое время посадки;
 - сообщить диспетчеру Руления маршрут освобождения ВПП (номер РД) в том случае если ВС освобождает ВПП по РД, на которых находятся линии предварительных стартов;
 - после посадки по докладу экипажа либо при помощи технических средств и/или визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП;
 - передать ОВД диспетчеру Руления.

Примечание:

1. *Отсутствие препятствий на ЛПП диспетчерами определяется визуальным осмотром (в пределах видимости), и/или при помощи технических средств (при их исправности), по докладам ЭВС, или руководителя (ответственного лица) за проведение работ на ЛПП.*

2. *Летная полоса должна быть свободна на ширину 120м (критическая зона РМС) по обе стороны от оси ВПП, включая продолжение данной оси по 150м от обоих торцов ВПП.*

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

6.2.2.3 Диспетчер Вышки обязан оперативно информировать экипаж о:

- изменении состояния поверхности ВПП;
- сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м;
- возникновении неблагоприятных атмосферных условий (ОМЯ, полученных по докладам ЭВС);
- орнитологической обстановке (при необходимости);
- ВС, выполняющих полеты в диспетчерской зоне при прогнозировании возможной конфликтной ситуации.

6.2.2.4 В случае, когда ВС находится на исполнительном старте, но не начало разбег, а другое ВС находится на конечном участке захода на посадку на удалении 6 км от начала ВПП (рекомендованное значение для штилевых условий) и менее , или 5 км и менее в том случае если вылетающее ВС выполняет взлет с середины ВПП, диспетчер Вышки обязан:

- запретить взлет ВС;
- дать указание ЭВС, заходящего на посадку, об уходе на второй круг;
- ввести в автоматизированную систему информацию об уходе ВС на второй круг;
- передать информацию об уходе на второй круг диспетчеру Круга с использованием средств наземной связи ГГС.

6.3 Особенности ОВД при выполнении полетов в условиях ограниченной видимости.

6.3.1 Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при видимости на ВПП 1000 м и менее и (или) ВНГО (вертикальной видимости) 80 м и менее, а также по указанию РПА (ведущим инструктором учебной группы).

6.3.2 Процедуры применяются в целях:

- предотвращения столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;
- защиты критических зон курсового и глиссадного маяков при выполнении полетов по категорированным метеоминимумам САТ (I, II, IIIА ИКАО).

6.3.3.1 При выполнении заходов на посадку в условиях ограниченной видимости диспетчеры Вышки должны обеспечить:

а) защиту критических зон ILS (*Приложение 5 ИПП РА Ладога*):

- перед прибывающим ВС с момента выхода на конечный участок захода на посадку по приборам и до полного окончания пробега при посадке;
- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

б) эшелонирование при использовании ВПП в смешанном режиме организуется таким образом, чтобы вылетающее ВС пролетало над курсовым радиомаяком до того, как заходящее на эту ВПП ВС выйдет на конечный участок схемы захода на посадку.

6.3.3.2 При выполнении заходов на посадку с курсом 099/279 в условиях ограниченной видимости во избежание попадания ВС или другого движущегося ТС в критическую зону действия глиссадного маяка ВПП 10пр/28лев организованы дополнительные предварительные старты КАТ II на магистральной РД Альфа (*См. Приложения 3а и 3б ИПП РА Ладога*). Прием-передача ОВД от ДПР диспетчеру Вышки при взлете от начала ВПП осуществляется только с обязательной остановкой на предварительном старте КАТ II и дальнейшее движение ВС осуществляется только с разрешения диспетчера Вышки.

7 Порядок координации и взаимодействия со смежными органами ОВД

7.1 В процессе выполнения своих функциональных обязанностей диспетчер Вышки взаимодействует с смежными диспетчерскими пунктами: ДПР; ДПК; МДП («Район-1» и «Район-2»); ГОП.

7.1.1.1 С ДПР - при вылете:

- При запросе ЭВС на вылет не от начала ВПП диспетчер ДПР согласовывает с диспетчером Вышки вылет не от начала ВПП, и диспетчер Вышки убедившись что ничто не препятствует выполнению взлета не от начала ВПП дает разрешение ДПР занятие ЭВС предварительного старта не от начала ВПП;

- При отсутствии информационной строки плановой информации о вылетающем РС в суточном плане диспетчер Вышки обязан получить ее от диспетчера ДПР при помощи оборудования ГГС.

7.1.1.2 С ДПР - при прилете:

- После посадки ВС на ВПП диспетчер Вышки согласовывает (информирует) с ДПР номер РД для освобождения ВПП, в том случае если на них расположены линии предварительного старта. Диспетчер выполняет эти функции при помощи оборудования ГГС.

7.1.2.1 С ДПК при вылете:

- передает информацию о разрешении исполнительного старта и занятие ВПП, назначение стандартного маршрута выхода из РА Ладога (SID), разрешение взлета, команда об уходе на второй круг, задержке вылета;

- при отсутствии возможности осуществлять координацию и взаимодействие с диспетчерским пунктом Круга с помощью отдельных операций КСА УВД, диспетчер обязан выполнять эти функции при помощи оборудования ГГС.

7.1.2.2 С ДПК при прилете:

- При выполнении захода на посадку по основной системе захода на посадку (ILS) получить информацию о назначенной диспетчером Круга ВПП для посадки и место выхода ВС на предпосадочную прямую. При отсутствии возможности осуществлять координацию и

взаимодействие с диспетчерским пунктом Круга с помощью отдельных операций КСА УВД, диспетчер обязан выполнять функции при помощи оборудования ГГС.

- При выполнении захода на посадку по NDB; VOR DME или выполнении визуального захода на посадку получить от ДПК информацию о позывном, системе захода на посадку, номере ВПП (вертолетной площадки) и месте выхода ВС на предпосадочную прямую при помощи оборудования ГГС.

7.1.3.1 С МДП при вылете:

- После влета ВС диспетчер Вышки передает МДП следующую информацию: рубеж передачи УВД (географическая точка), расчетное время ее пролета, позывной ВС, высота ее пролета. Диспетчер выполняет эти функции при помощи оборудования ГГС.

7.1.3.2 С МДП при прилете:

- При выполнении захода на посадку по ПВП диспетчер Вышки обязан получить от МДП информацию о позывном, системе захода на посадку, номере ВПП (вертолетной площадки) и месте выхода ВС на предпосадочную прямую при помощи оборудования ГГС.

7.1.4.1 С ГОП при вылете:

- После выдачи разрешения взлета экипажу вылетающего ВС диспетчер Вышки обязан внести фактическое время взлета в строку плановой информации при помощи соответствующих операций КСА УВД.

- При отсутствии возможности передать фактическое время взлета при помощи КСА УВД, диспетчер обязан выполнять эти функции при помощи оборудования ГГС. Информация передается без подтверждения.

7.1.4.2 С ГОП после посадки:

- После фиксации момента посадки прибывающего ВС диспетчер Вышки обязан внести фактическое время посадки в строку плановой информации при помощи соответствующих операций КСА УВД.

- При отсутствии возможности передать фактическое время взлета при помощи КСА УВД, диспетчер обязан выполнять функции при помощи оборудования ГГС. Информация передается без подтверждения.

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

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, не предусмотренная настоящими Правилами;
- 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 Вышки 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), данные об аварийных площадках для посадки вне аэродрома, минимальные абсолютные высоты пролета препятствий, метеорологическую информацию (минимальное приведенное давление в РА Ладога);
- е) произвести соответствующие уведомления.

8.3 Информация, передаваемая диспетчером Вышки в смежные секторы (органы, пункты) ОВД, а также РПА (ведущим инструктором 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.

8.4 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;
- проинформировать экипаж ВС, находящегося в воздухе о пригодных для посадки ВПП, фактическом ветре у земли;
- 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;
- действовать в соответствии с указаниями РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.7 Действия диспетчеров при возникновении аварийной ситуации на ВПП и невозможности ее немедленного освобождения, а также во всех случаях выкатывания ВС за пределы искусственного покрытия.

- выяснить у экипажа причину (по возможности);
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы) о происшествии и принятых мерах;
- сообщить диспетчерам смежных секторов;
- обеспечить беспрепятственное движение на место события расчетов АСК;
- действовать в соответствии с указаниями РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.8 Действия диспетчеров в случае прерванного взлета.

- выяснить у экипажа причину (по возможности) его решение;
- сообщить РПА (ведущему инструктору учебной группы), смежным пунктам ОВД о прерванном взлете;
- дать экипажу указание об освобождении ВПП (при возможности самостоятельного руления) и переходе на связь с диспетчером Руления;
- действовать в соответствии с указаниями РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.9 Действия диспетчеров при получении после взлета доклада от ЭВС о возникновении аварийной ситуации или при визуальном обнаружении внешних признаков неисправности.

- установить за ВС непрерывное наблюдение, взаимодействовать с диспетчером Круга по управлению полётом 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);
- освободить ВПП;
- при принятии решения КВС о посадке с обратным курсом обеспечить безопасность полета аварийного ВС и по согласованию с РПА (ведущим инструктором учебной группы) разрешить посадку с обратным курсом;
- дать указание (при необходимости) экипажам других ВС о введении режима

радиомолчания;

- действовать согласно указаниям РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.10 Действия диспетчеров при визуальном обнаружении у заходящего на посадку ВС внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке (не выпущены шасси).

- немедленно сообщить экипажу о внешних признаках неисправности или неподготовленности к посадке;
- в случае ухода на второй круг передать ВС на ОВД диспетчеру Круга;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы) и действовать по его указанию.

8.11 Действия диспетчеров при обнаружении на ВПП препятствий перед заходящим на посадку ВС.

- сообщить ЭВС о наличии препятствий на ВПП;
- рекомендовать ЭВС снижение до ВПР при наличии тенденции к освобождению ВПП;
- дать команду об уходе на второй круг в случае отсутствия тенденции к освобождению ВПП;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы) о наличии препятствий на ВПП;
- сообщить диспетчеру Круга о наличии препятствия на ВПП;
- возобновить прием-выпуск ВС с данной ВПП по указанию РПА (ведущего инструктора учебной группы).

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

- по всем имеющимся каналам связи передавать ЭВС всю необходимую информацию без подтверждения о приеме.
- проверить работу своего передатчика;
- доложить РПА (ведущему инструктору учебной группы);
- сообщить диспетчеру сектора Круг, напомнив о необходимости передачи информации через ДПРМ;
- обеспечить отсутствие препятствий на ВПП;
- наблюдать за заходом ВС на посадку;
- действовать по указанию РПА (ведущего инструктора учебной группы).

8.13 Действия диспетчеров в случае полного отказа системы наблюдения ОВД.

- проинформировать об отказе РЛИ экипажи, находящиеся в этот момент на связи;
- подтверждать доклады ЭВС;
- контролировать движение ВС визуальное (в пределах видимости);
- контролировать обеспечение временных интервалов при взлетах и заходах на посадку без использования систем наблюдения;
- выполнять указания РПА (ведущего инструктора учебной группы);
- получить от ЭВС доклад о готовности к посадке (взлету);
- убедиться в отсутствии препятствий и дать ЭВС разрешение на посадку (взлет).

8.14 В том случае, если диспетчер Вышки после выдачи разрешения на взлет устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность, или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему воздушному судну, диспетчер предпринимает следующие надлежащие действия:

- аннулирует разрешение на взлет вылетающего воздушного судна;
- даёт указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг при отсутствии тенденции к освобождению ВПП до момента приземления ВС;
- во всех случаях воздушное судно информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

8.15 При получении информации от экипажа воздушного судна, произведшего взлет и предполагающего наличие повреждения данного воздушного судна, срочно проверяется взлетно-

посадочная полоса и экипаж воздушного судна по возможности незамедлительно информируется о наличии на взлетно-посадочной полосе каких-либо деталей воздушного судна или останков птиц или животных. Диспетчер Вышки докладывает об этом событии РПА (ведущему инструктору учебной группы).

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

8.16.1 Обмен плановой информацией, необходимой для осуществления ОВД, и координация со смежными секторами производится диспетчером Вышки с помощью речевой связи при помощи оборудования ГГС или по телефону и другим каналам связи.

8.16.2 Диспетчер Вышки производит обмен плановой информацией с диспетчерами Руления, Круга, ГОП.

8.16.3 При вылете ВС диспетчер Вышки должен поучить от диспетчера Руления: время вылета по плану, номер рейса (позывной, литер ВС), тип ВС, аэродром назначения, подписанный эшелон, ПОД выхода из ТМА, присвоенный код ответчика ВРЛ. Перед разрешением исполнительного старта должен передать диспетчеру Круга номер рейса (позывной и литер ВС), тип ВС, аэродром назначения, подписанный эшелон, СИД выхода из ТМА, код ответчика ВРЛ.

8.16.4 При прилете диспетчер Вышки должен получить от диспетчера Круга номер рейса (позывной и литер ВС), тип ВС, систему захода (если она отлична от ИЛС), номер ВПП на которую выполняется посадка.

9 Состояние ВПП

9.1 Информация о изменении состояния поверхности ВПП должна включать:

- вид, толщина и процент осадков на ВПП;
- нормативный коэффициент сцепления или эффективность торможения.

9.2 При получении от аэродромной службы (РПА) значения нормативного коэффициента сцепления (не вошедшего в информацию АТИС), диспетчер передает данную информацию ЭВС в виде: нормативный коэффициент сцепления ноль тридцать четыре (normative Braking coefficient – point three four) см. Приложение 2.

10 Приложения к Технологии

Приложение 1

Таблица 1.1

ВПП взлета	ВПП посадки			
	10лев	10пр	28лев	28пр
10лев	7/6*	7/6*	-	-
10лев.(от А4)	6/5*	6/5*	-	-
10пр	7/6*	7/6*	-	-
10пр.(от А4)	6/5*	6/5*	-	-
28лев	-	-	7/6*	7/6*
28лев.(от А4)	-	-	6/5*	6/5*
28пр	-	-	7/6*	7/6*

28пр.(от А4)	-	-	6/5*	6/5*
--------------	---	---	------	------

Примечание 1: вторая цифра с знаком* - интервал между вылетающими ВС и ВС заходящими на посадку категории А; В.

Примечание 2: взлет ВС категории Н разрешается при нахождении ВС, заходящего на посадку на удалении 12/11*.

Примечание 3: взлет ВС категории J разрешается при нахождении ВС, заходящего на посадку на удалении 15/16*.

Интервалы для исполнительного старта и взлета «сходу» между взлетающими ВС и ВС, заходящими на посадку.

Таблица 1.2

ВПП взлета	ВПП посадки			
	10лев	10пр	28лев	28пр
10лев	10/9*	10/9*	-	-
10лев.(от А4)	9/8*	9/8*	-	-
10пр	9/8*	9/8*	-	-
10пр.(от А4)	8/7*	8/7*	-	-
28лев	-	-	9/8*	9/8*
28лев.(от А4)	-	-	8/7*	8/7*
28пр	-	-	10/9*	10/9*
28пр.(от А4)	-	-	9/8*	9/8*

Примечание 1: вторая цифра с знаком* - интервал между вылетающими ВС и ВС заходящими на посадку категории А; В.

Примечание 2: исполнительный старт и взлет «сходу» для ВС категории Н разрешается при нахождении ВС, заходящего на посадку на удалении 14/13* - ВППвзл. 10пр (28лев); и 15/14* - ВППвзл. 10лев (28пр).

Примечание 3: исполнительный старт и взлет «сходу» для ВС категории J разрешается при нахождении ВС, заходящего на посадку на удалении 17/18* - ВППвзл. 10пр (28лев); и 18/19* - ВППвзл. 10лев (28пр).

Приложение 2

Таблица соответствия нормативного коэффициента сцепления измеренному коэффициенту сцепления по SFT

Нормативный коэффициент сцепления Normative Braking Coefficient	Calculated	Измеренный коэффициент сцепления по SFT Measured Braking Coefficient by SFT
	Braking Action	
0,42 и выше	Good	0.4
0,41	Medium to Good	0.39
0,40		0.37
0,39	Medium	0.35
0,38		0.33
0,37		0.30
0,36	Medium to Poor	0.28
0,35		0.27
0,34	Poor	0.25
0,33		0.23
0,32		0.20
0,31	Unreliable	0.18
0,30		0.17

Примечание 1: информация о состоянии ВПП передается диспетчером ЭВС в любом случае при запросе экипажа информации о состоянии ВПП и при необходимости когда информация АТИС по каким-либо причинам не транслируется.