

НАСТАВЛЕНИЕ ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ НСД ГА—81

Редактор *Р. И. Герингас*
Художественный редактор *Л. В. Фролова*
Технический редактор *Т. Г. Родина*
Корректор *А. Н. Горбунова*

Сдано в набор. 25.03.81. Подписано в печать 14.07.81.
Формат 70×100^{1/32}. Печ. л. 5,75. Уч.-изд. л. 6,65. Тираж 40 000.
Изд. № 1142. Зак. тип. № 40.

Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва,
Старопанский пер., 5

Зак. 635. Отпечатано в Московской типографии № 6
Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР
по делам издательства, полиграфии и книжной торговли.
109088, Москва, Ж-88, Южнопортовая ул., 24.



П Р И К А З министра гражданской авиации СССР

23 января 1981 г.

№ 17

Москва

Об утверждении и введении в действие Наставления
по службе движения в гражданской авиации СССР
(НСД ГА—81)

(Извлечение)

В связи с возросшими требованиями, предъявляемыми к работникам службы движения, повышением интенсивности полетов воздушных судов, поступлением на эксплуатацию автоматизированных средств УВД, а также с учетом накопленного опыта по организации и совершенствованию управления воздушным движением разработано Наставление по службе движения в гражданской авиации СССР (НСД ГА—81).

В НСД ГА—81 реализованы требования постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16.02.73, Воздушного кодекса Союза ССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств (ОПП—77) и Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА—78).

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 декабря 1981 г. Наставление по службе движения в гражданской авиации СССР (НСД ГА—81).

2. Изменения и дополнения к НСД ГА—81 вносить указанием заместителя Министра гражданской авиации по летной службе по представлению начальника Управления движением самолетов МГА и издавать их отдельными листами-вкладышами.

4. Начальникам управлений, республиканских производственных объединений, предприятий, учреждений, организаций и директорам заводов гражданской авиации:

4.1. обеспечить выдачу авиарботникам НСД ГА—81 под расписку, организовать строгий учет и хранение их на предприятиях, в учреждениях, организациях и на заводах гражданской авиации.

При переводе или увольнении работника выданный ему экземпляр Наставления подлежит обязательному возврату;

4.2. организовать изучение НСД ГА—81 со всем командным, летным, диспетчерским составом, а также со специалистами других служб, связанных с обеспечением безопасности полетов, в части, их касающейся.

До 15 октября 1981 г. специальными комиссиями принять зачеты у всех работников службы движения и летного состава. Результаты зачетов оформить в установленном порядке и хранить в личном деле работника;

4.3. вести лист поправок установленного образца, в который заносить изменения и дополнения к НСД ГА—81. Осуществлять постоянный контроль за своевременным внесением изменений и дополнений во все экземпляры НСД ГА—81.

5. В управлениях, республиканских производственных объединениях, на предприятиях, в службах движения, учреждениях, организациях, а также в УДС и Инспекции МГА вести контрольные экземпляры НСД ГА—81.

6. Контроль за выполнением требований НСД ГА—81 возложить на УДС МГА, отделы движения управлений, службы движения республиканских производственных объединений, а также на командно-руководящий состав предприятий, учреждений и организаций ГА.

7. Контроль за выполнением приказа возложить на заместителя Министра гражданской авиации по летной службе.

Главный маршал авиации

Б. БУГАЕВ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Определение	13
Глава 2. Общие положения	27
Глава 3. Служба движения гражданской авиации	29
3.1. Задачи службы движения	29
3.2. Структура службы движения	31
3.3. Назначение и функциональные обязанности органов службы движения	31
3.4. Должностные лица службы движения	38
3.5. Права, обязанности и ответственность должностных лиц службы движения	39
3.6. Подбор, подготовка и допуск к работе специалистов службы движения	42
3.7. Классификация специалистов службы движения	44
3.8. Профессиональная учеба специалистов службы движения и проверка их практических навыков по УВД	46
Глава 4. Организация работы службы движения	50
4.1. Общие положения	50
4.2. Организация работы диспетчерских смен на диспетчерских пунктах	51
4.3. Инструктаж дежурной смены перед заступлением на дежурство	55
4.4. Прием дежурства	58
4.5. Контроль за работой дежурной смены	59
4.6. Сдача дежурства	60
4.7. Разбор работы дежурной смены	60
4.8. Разбор с руководящим и личным составом службы движения аэропорта	62
4.9. Методическая работа в службе движения	63
Глава 5. Организация, планирование воздушного движения и обеспечение планов полетов	66
5.1. Деление воздушного пространства по характеру выполняемых полетов	66

5.2. Схемы движения воздушных судов в районе аэродрома	70
5.3. Зона ожидания. Внеочередной выход из зоны ожидания	71
5.4. Организация УВД при выполнении аэродромных полетов	73
5.5. Организация УВД при совместном базировании воздушных судов различных ведомств	75
5.6. Организация УВД самолетов 4-го класса и вертолетов в зоне взлета и посадки	76
5.7. Организация УВД при полетах ниже нижнего эшелона	79
5.8. Требования по обеспечению УВД необходимыми радиотехническими средствами связи и контролю за движением воздушных судов	83
5.9. Планирование и организация потоков воздушного движения	85
5.10. Диспетчерское обеспечение планов полетов воздушных судов	88
Глава 6. Непосредственное управление воздушным движением	91
6.1. Назначение и цели управления воздушным движением	91
6.2. Управление воздушным движением в районе аэродрома (аэроузла)	94
6.3. Управление воздушным движением на воздушных трассах СССР и местных воздушных линиях первой категории	108
6.4. Управление воздушным движением на местных воздушных линиях второй категории	112
6.5. Управление воздушным движением по особым ПВП	114
6.6. Управление движением иностранных воздушных судов	118
6.7. Особенности УВД с использованием автоматизированных систем	123
6.8. Особенности управления движением сверхзвуковых транспортных самолетов	126
6.9. Управление воздушным движением в районе работ по применению авиации в народном хозяйстве (ПАНХ)	128
6.10. Ответственность диспетчера службы движения при управлении воздушным движением	131

Глава 7. Действия службы движения при полетах воздушных судов в особых условиях и особых случаях	133
7.1. Полеты в особых условиях	133
7.2. Действия службы движения при полетах воздушных судов в особых условиях	134
7.3. Особые случаи в полете	141
7.4. Действия службы движения при возникновении особых случаев в полете	142
7.5. Действия службы движения при проведении воинских и аварийно-спасательных работ	157
Приложения:	
1. Схема вертикального эшелонирования воздушных судов в воздушном пространстве СССР	161
2. Схема маневрирования воздушных судов в районе аэродрома	
3. Схема полета воздушных судов в зонах ожидания и внеочередного выхода из зоны ожидания	170
4. Таблица вертикального эшелонирования воздушных судов по стандартам ИКАО	171
5. Правила продольного эшелонирования	173
6. Правила пересечения эшелонов на встречных и попутных курсах	174
7. Правила пересечения воздушных трасс	
8. Правила бокового эшелонирования	175
9. Правила выдерживания безопасных высот полета	176
10. Минимальные условия полета по ПВП	177
11. Минимальные условия полета по особым ПВП	178
12. Сокращения слов и словосочетаний, применяемые в НСД ГА—81	179

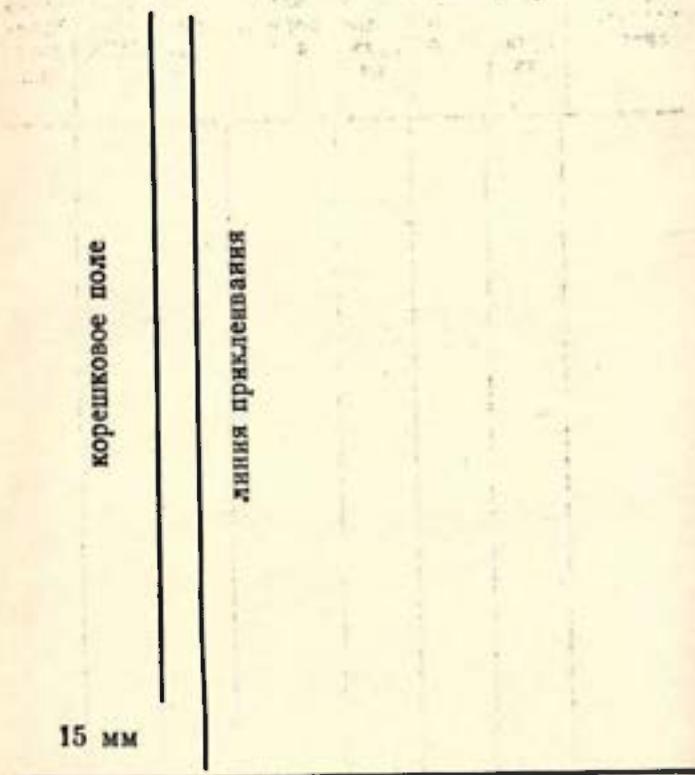
ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ К НСД ГА-81

Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ приказа МГА	Порядковый № поправки	Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ приказа МГА	Порядковый № поправки
(1) Указание	07.02 82.	326/9					

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ К НСД ГА-81

Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ приказа МГА	Порядковый № поправки	Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ приказа МГА	Порядковый № поправки

Вниманию держателей НСД ГА-81.
При замене листов НСД необходимо заменяемый лист изъять из книги и приклеить новый лист к корешковому полю.



Глава I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэронавигационная информация — сведения, касающиеся характеристики и фактического состояния аэродромов, схем снижения и захода на посадку, воздушных трасс СССР, МВЛ, их оборудования средствами самолетовождения, радиосвязи, радиотехнических средств обеспечения взлета и посадки воздушных судов, а также других данных, необходимых для обеспечения безопасности полетов.

Безопасность полетов — свойство авиационной транспортной системы, заключающееся в ее способности осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) — часть летного поля (летной полосы), специально подготовленная и оборудованная для взлета и посадки воздушных судов.

Взлетно-посадочные полосы подразделяются на грунтовые (ГВПП) и с искусственным покрытием (ИВПП). ГВПП должна иметь длину на 10% больше, чем ИВПП соответствующего класса аэродрома.

Видимость — максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты днем и световые ориентиры — ночью.

Видимость на ВПП — дальность видимости, в пределах которой пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку покрытия ВПП или огни, которые обозначают контуры ВПП и ее осевую линию. При отсутствии ОВИ (ОМИ) дальность видимости на ВПП отождествляется с видимостью.

Внетрассовый полет — полет, совершаемый вне воздушных трасс и МВЛ за пределами района аэродрома (аэроузла).

Возврат воздушного судна — направление воздушного судна на аэродром вылета или запасный аэродром (после его пролета).

Воздушная обстановка — одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, маршруте вне их, в районе аэродрома, аэроузла и т. п.).

Воздушная трасса — коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полетов воздушными судами всех ведомств, обеспеченный трассовыми аэродромами и оборудованный средствами радионавигации, контроля и управления воздушным движением.

Воздушное движение — движение воздушных судов на площади аэродрома и в воздухе.

Время взлета вертолета — момент начала движения (отрыва от земли при вертикальном взлете) вертолета при разбеге.

Время взлета самолета — момент начала движения самолета при разбеге.

Время полета вертолета — время от начала разбега вертолета при взлете (отрыва от земли при

вертикальном взлете) до конца пробега при посадке (до сброса «шаг-газа» при вертикальной посадке).

Время полета самолета — время от начала движения самолета при взлете до окончания движения на пробеге после посадки.

Вынужденная посадка — посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану полета.

Высота нижней границы облаков — расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков. В случаях, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью.

Высота перехода — высота, устанавливаемая в районе аэродрома, на которой и ниже которой высота полета воздушного судна контролируется по барометрическому высотомеру, установленному на атмосферное давление аэродрома.

Высота полета — расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня выбранной начальной точки: ВПП аэродрома, наивысшей точки рельефа и т. п.) и абсолютную (от уровня моря).

Высота принятия решения (ВПР) — установленная относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случаях, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве относительно заданной тра-

ектории полета не обеспечивает безопасность посадки. ВПП отсчитывается от уровня порога ВПП.

Глиссада — профиль полета, установленный для снижения воздушных судов в вертикальной плоскости на конечном этапе захода на посадку.

Глиссада радиотехническая — глиссада, задаваемая с помощью радиотехнических средств.

Глиссада расчетная — глиссада на данном аэродроме, при движении по которой обеспечивается безопасная высота полета над препятствиями в секторе захода на посадку.

Грубое отклонение воздушного судна на предпосадочной прямой — отклонение воздушного судна в вертикальной или горизонтальной плоскости за границы линий предельно допустимых отклонений по курсу и глиссаде.

Давление на аэродроме — атмосферное давление в мм рт. ст. или в мбар на уровне порога ВПП.

Деление воздушного пространства — установление определенных объемов (районов, зон, секторов) в целях создания благоприятных условий для выполнения полетов и УВД.

Диспетчер службы движения — должностное лицо, осуществляющее обеспечение полетов и непосредственное управление движением воздушных судов на земле и в воздухе.

Диспетчерская информация — информация, передаваемая диспетчером службы движения экипажу о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для полета.

Диспетчерская рекомендация — необязательная для выполнения рекомендация диспетчера службы движения экипажу воздушного судна. Дается для

своевременного принятия необходимых мер по безопасному продолжению полета.

Диспетчерское обеспечение — оформление и подача органами службы движения предварительного плана (заявки) на выполнение предстоящего полета в органы, контролирующие и разрешающие полеты в закрепленном за ними воздушном пространстве, получение и подача сообщений о разрешении полетов, а также принятие оперативных мер по обеспечению безопасности и регулярности движения воздушных судов.

Диспетчерское разрешение — разрешение, выдаваемое диспетчером службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное наличием соответствующих условий и установленными правилами полетов в гражданской авиации.

Диспетчерское указание — обязательное для исполнения указание диспетчера службы движения экипажу воздушного судна, связанное с выполнением полетного задания.

Задание на полет — документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета (полетов).

Задержка рейса — задержка вылета воздушного судна в аэропорту свыше 5 мин от времени взлета по расписанию (плану).

Запретная зона — воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Заход на посадку по радиолокатору — заход на посадку, выполняемый экипажем воздушного судна по командам диспетчера с использованием радиолокационных средств.

Знаки посадочные — аэродромные средства, предназначенные для подачи воздушным судам условных сигналов, разрешающих или запрещающих посадку и указывающих направление захода на посадку и место приземления.

Зона взлета и посадки — воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона ожидания — зона, устанавливаемая, как правило, над радионавигационной точкой в районе аэродрома (аэроузла) или коридора для ожидания воздушными судами своей очереди подхода к аэродрому или захода на посадку.

Зона (район) УВД — зона (район), устанавливаемая в воздушном пространстве, в границах которой орган УВД осуществляет свои функции.

Интенсивность воздушного движения — количество воздушных судов, проходящих через район УВД (сектор воздушного пространства, трассу (МВЛ), участок трассы, район аэродрома) в единицу времени.

Контролируемое воздушное пространство — воздушное пространство в установленных границах, в пределах которого органами УВД осуществляются контроль и управление движением воздушных судов.

Контрольная точка аэродрома (КТА) — условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома.

Контрольный пункт (ориентир) — определенный географический ориентир, относительно которого должно быть сообщено местонахождение воздушного судна.

Местная воздушная линия (МВЛ) — коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине и предназначенный для выполнения полетов воздушными судами всех ведомств при осуществлении местных воздушных сообщений.

Метеорологическая информация — сведения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы и экипажей воздушных судов.

Минимум аэродрома — минимально допустимые значения высоты принятия решения или высоты нижней границы облаков и видимости на ВПП (видимости), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа.

Минимум воздушного судна — минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на ВПП (видимости), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна — минимально допустимые значения высоты принятия решения (нижней границы облаков) и видимости на ВПП (видимости), при которых командиру разрешается выполнять взлет, посадку или полет по ПВП на воздушном судне данного типа. Для командиров вертолетов всех классов и командиров самолетов 4-го класса могут устанавливаться минимумы по скорости ветра.

Минимум погоды — минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости, при которых обеспечивается безопасность полета воздушного судна.

Непосредственное управление воздушным движением — действия диспетчерского состава службы движения по управлению движением воздушных су-

дов на земле и в воздухе в целях обеспечения выполнения каждым экипажем полетных заданий в запланированное время с соблюдением мер безопасности и установленного режима полетов от запуска двигателей (буксировки) до за руливания на стоянку и выключения двигателей.

Опасная зона — воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

Опасное сближение — не предусмотренное заданием схождение воздушных судов в вертикальной или горизонтальной плоскости на интервалы и дистанции менее установленных НПП ГА, в результате которого возникает опасность столкновения воздушных судов.

Орган управления воздушным движением (УВД) — общий термин, означающий в соответствующих случаях центры Единой системы управления воздушным движением в стране (ЕС УВД), а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие функции планирования, координации, непосредственного управления воздушным движением и контроля за соблюдением режима полетов в установленных для них зонах и районах УВД.

Организация воздушного движения — установленные системы воздушных трасс, маршрутов и схем движения воздушных судов с учетом требований безопасности, регулярности и экономичности полетов, летно-технических данных воздушных судов, особенностей зон УВД при соответствующих видах обеспечения и существующих ограничениях полетов.

Организация потоков воздушного движения — комплекс мер, осуществляемый по приведению в соответствие потребностей в воздушном движении с возможностями системы УВД.

Организация управления воздушным движением — комплекс мероприятий по созданию системы в целях осуществления организации воздушного движения и УВД.

Отказ объекта (нарушение связи) — непредвиденное событие, при котором продолжительность неработоспособного состояния объекта (канала связи) превышает допустимое время, установленное нормативными документами по резервированию средств связи и РТО.

Переходный слой — воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе. В переходном слое полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета запрещаются.

План полета (флайт-план) — строго определенные сведения о планируемом полете, представляемые в установленном порядке органу службы движения экипажем воздушного судна в виде заполненного стандартного бланка.

Планирование потока воздушного движения — формирование потока движения воздушных судов по направлениям, высоте и времени в воздушном пространстве с обеспечением установленных норм эшелонирования, пропускной способности зон УВД и диспетчерских пунктов.

Полет аэродромный — полет, совершаемый в границах района аэродрома.

Полет в зоне ожидания — маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения на подход к аэродрому и посадку.

Полет внеаэродромный — полет, совершаемый за пределы района аэродрома.

Порог ВПП — начало участка ВПП, который может использоваться для посадки воздушных судов.

Посадочная площадка — земельный (водный) участок, пригодный для разовых или эпизодических взлетов и посадок воздушных судов.

Посадочная система наземная — комплекс наземных радиосветотехнических средств, которыми оборудован аэродром для обеспечения взлета, захода на посадку и посадки воздушных судов в определенных метеорологических условиях.

Превышение аэродрома — высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря.

Предварительный план полета (ППЛ) — заявка администрации авиапредприятия (командира воздушного судна) или органа УВД, подаваемая в соответствующие органы для получения разрешения на выполнение рейса и его диспетчерского обеспечения.

Предпосадочная прямая — заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления.

Пропускная способность зоны УВД — максимальное количество воздушных судов, которое может быть обслужено органом УВД данной зоны за единицу времени при установленных нормах эшелонирования, размерах зоны и скорости движения воздушных судов.

Пункт обязательных донесений — географическая точка на воздушной трассе, о пролете которой экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру.

Радиолокационный контроль непрерывный — постоянный контроль по индикатору радиолокатора за движением отметок от воздушных судов в пре-

делах воздушного пространства, контролируемого данным диспетчером.

Район аэродрома (подхода) — воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Расчетное время прилета — время (момент) прилета воздушного судна на контрольную точку (ДПРМ или ОПРС, либо центр аэродрома при отсутствии радиосредств), с которой начинается маневр захода на посадку.

Регулярность отправления воздушных судов — отправление воздушных судов во время, установленное расписанием (планом).

Режим полетов — установленный порядок выполнения полетов в воздушном пространстве СССР.

Рейс — транспортный полет по воздушной трассе (МВЛ) в одном направлении от начального до конечного аэропорта (пункта), предусмотренный расписанием (планом).

Рейс литерный — рейс, которому присвоено условное обозначение, являющееся основанием для повышенного контроля и преимущественной очередности в обслуживании воздушного судна и обеспечении его движения.

Рейс международный — транспортный полет по воздушной трассе в одном направлении от начального до конечного аэропорта с пересечением государственной границы СССР и другого государства, предусмотренный международным расписанием (планом).

Рейс специальный — международный полет, не предусмотренный расписанием, выполняемый для перевозки делегаций и официальных лиц.

Рейс технический — полет, не предусмотренный расписанием, выполняемый для перевозки служеб-

ных грузов, персонала, облета воздушных трасс, испытания и перегонки воздушных судов.

Рейс чартерный (заказной) — полет, выполняемый по международным воздушным трассам на условиях особого договора, заключенного с заказчиком (перевозчиком), по доставке пассажиров, почты и грузов.

Рейс эпизодический — нерегулярный международный полет, выполняемый на основании соответствующих разовых соглашений.

Рубеж передачи управления полетом — установленный на линии пути воздушного судна рубеж, с которого непосредственное управление полетом данного судна передается одним органом УВД другому.

Рубеж ухода (возврата) — рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасный аэродром количество топлива на борту воздушного судна к моменту прилета на запасный аэродром (ДПРМ, траверз ДПРМ) было не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

Сдвиг ветра — разность скоростей и (или) направлений ветра на верхней и нижней границе определенного слоя атмосферы.

Сектор (направление) УВД — часть воздушного пространства, ответственность за управление воздушным движением в котором несет один диспетчер или группа диспетчеров службы движения одного диспетчерского пункта.

Сигнал бедствия («СОС» или «МЭЙДЕЙ») — международный радиосигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем экипажу и пассажирам угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

Сигнал срочности («ВВВ» или «ПАН») — международный радиосигнал, передаваемый в случаях

возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем экипажа и пассажиров.

Сложные метеоусловия — фактическая погода при высоте нижней границы облаков 200 м и ниже или при видимости 2000 м и менее.

Стандартная траектория — одна из выбранных бесконфликтных схем снижения и набора высоты, рассчитанных для района аэродрома (подхода).

Старт исполнительный — место остановки воздушного судна на ВПП перед началом разбега для выполнения операций, предусмотренных Руководством по летной эксплуатации.

Старт предварительный — установленное место остановки воздушного судна перед выруливанием на исполнительный старт.

Суточный план потока воздушного движения — план полетов, составляемый в аэропорту (РЦ, ЗЦ и ГЦ ЕС УВД) накануне дня полетов или в день полетов по срочным заданиям.

Табель внутренней информации — типовой документ МГА, устанавливающий перечень, порядок и сроки подачи обязательных сообщений о планировании полетов, коммерческом и техническом обеспечении ВС.

Табель сообщений о движении воздушных судов — документ МГА, определяющий перечень, порядок и сроки подачи обязательных сообщений о планировании, обеспечении полетов и движении воздушных судов всех ведомств по внутрисоюзным, международным воздушным трассам, местным воздушным линиям, маршрутам вне трасс и МВЛ.

Технология работы диспетчера службы движения — установленная последовательность технологических операций, выполняемых диспетчером при управлении движением воздушных судов.

Управление воздушным движением (УВД) — комплекс мероприятий по планированию, координированию, непосредственному управлению воздушным движением и контролю за соблюдением установленного режима полетов.

Фактическая погода — совокупность значений метеорологических элементов и явлений в момент наблюдения.

Штормовое оповещение — разовая информация о начавшемся (усилившемся) опасном для авиации явлении погоды.

Штормовое предупреждение — информация об ожидаемом возникновении (усилении) опасного для авиации явления погоды.

Эшелонирование — общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения.

Эшелон нижний — ближайший к безопасной высоте расчетный эшелон полета, расположенный не ниже безопасной высоты.

Эшелон перехода — нижний эшелон, устанавливаемый в районе аэродрома (аэроузла), на котором экипаж при снижении воздушного судна переходит на пилотирование по давлению аэродрома посадки. Эшелон перехода устанавливается не менее 300 м над высотой перехода (высотой полета по кругу).

Эшелон полета — одна из поверхностей постоянного атмосферного давления, расположенных на установленную величину друг от друга и отсчитываемых от поверхности атмосферного давления 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар).

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1. Наставление по службе движения в гражданской авиации СССР (НСД ГА—81) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, Наставления по производству полетов в гражданской авиации, стандартов и рекомендаций ИКАО.

2.1.2. НСД ГА—81 является основным документом Министерства гражданской авиации СССР (МГА), определяющим задачи и функции службы движения, планирование, организацию, обеспечение полетов и управление воздушным движением, действия службы движения при полетах воздушных судов в особых условиях и особых случаях.

Все документы по организации полетов и управлению воздушным движением (приказы, инструкции и указания) разрабатываются в соответствии с требованиями настоящего Наставления.

2.1.3. Требования настоящего Наставления являются обязательными для всего руководящего и диспетчерского состава службы движения, а также для командно-летного, летного состава и работников других служб, обеспечивающих полеты гражданской авиации, в части, их касающейся.

2.1.4. Все должностные лица, связанные с организацией, планированием воздушных потоков, обеспечением планов полетов и непосредственным УВД, несут личную ответственность за своевремен-

ность и полноту выполнения требований настоящего Наставления.

2.1.5. В случае установления факта нарушения требований НСД ГА (или уклонения от их выполнения) должностные лица обязаны немедленно принять меры к пресечению нарушения и доложить о нем своему непосредственному начальнику.

Старший командир (начальник) обязан в установленные сроки провести расследование нарушения, установить причины, принять меры к предотвращению подобных нарушений, а виновных в этом нарушении привлечь к административной (дисциплинарной), материальной, а в необходимых случаях и к уголовной ответственности в порядке, установленном действующим законодательством СССР и союзных республик.

2.1.6. Командиры (начальники), должностные лица службы движения ГА при организации и планировании воздушных потоков, обеспечении планов полетов и УВД обязаны предусматривать меры по рациональному использованию воздушного пространства с учетом интересов авиации всех ведомств, повышения безопасности, регулярности и экономической эффективности воздушного движения.

2.1.7. При организации и управлении полетами, связанными со спасением жизни людей или стихийным бедствием, начальники управлений, республиканских производственных объединений и летных учебных заведений ГА или командиры (начальники) предприятий гражданской авиации под свою личную ответственность могут допускать отступления от порядка и правил УВД, изложенных в настоящем Наставлении. О своих действиях эти должностные лица немедленно информируют руководство МГА в установленном порядке.

Глава 3

СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

3.1. ЗАДАЧИ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.1.1. Служба движения является одной из основных служб гражданской авиации и предназначена для управления движением воздушных судов в районах аэродромов (аэроузлов), на воздушных трассах, местных воздушных линиях, маршрутах полетов по ПАНХ с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

3.1.2. Главными задачами службы движения являются:

- организация, планирование и обеспечение движения воздушных судов на воздушных трассах СССР, МВЛ и в районах аэродромов;
- управление движением воздушных судов от начала буксировки, руления и до заруливания на стоянку;
- принятие мер по предотвращению столкновений воздушных судов на земле и в полете;
- обеспечение безопасных интервалов между воздушными судами при полете по ППП и особым ПВП;
- принятие своевременных мер по оказанию помощи экипажам воздушных судов, терпящим бедствие, а также в особых случаях в полете;

— доведение до нижестоящих органов УВД и экипажей воздушных судов режима полетов и контроль за его соблюдением.

3.1.3. Выполнение задач, возложенных на службу движения, обеспечивается:

— постоянной целенаправленной организаторской, методической и политико-воспитательной работой руководящих кадров и общественных организаций с личным составом службы движения;

— высокой профессиональной подготовкой специалистов службы движения и постоянным совершенствованием их знаний по специальности;

— осуществлением постоянного контроля за выполнением требований НПП ГА, настоящего Наставления и других документов, регламентирующих управление воздушным движением;

— знанием деловых качеств работников службы движения, проведением с ними воспитательной работы, направленной на решение вопросов безопасности полетов при УВД и укрепление дисциплины;

— воспитанием у диспетчерского состава личной ответственности за обеспечение безопасности полетов и их регулярности, а также высоких морально-политических и волевых качеств, бдительности, инициативы при исполнении служебных обязанностей;

— организацией и развертыванием социалистического соревнования, направленного на качественное и эффективное решение задач УВД, обобщением и внедрением передового опыта;

— созданием нормальных производственных условий работы в целях поддержания высокой работоспособности и восстановления психофизиологических качеств диспетчеров.

3.1.4. Свою работу руководители службы движения строят на основе годовых, перспективных, периодических и месячных планов. Анализы работы

службы движения и отчетность по выполнению поставленных задач представляются в вышестоящие органы в установленном МГА порядке.

3.2. СТРУКТУРА СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.2.1. Решение задач, возложенных на службу движения гражданской авиации, осуществляют:
в Министерстве гражданской авиации:

— Центральное управление воздушным движением гражданской авиации (ЦУВД ГА);

— гражданский сектор главного центра единой системы УВД (ГЦ ЕС УВД);

в управлении (республиканском производственном объединении), учебном заведении ГА:

— отдел (служба) движения управления (РПО), учебного заведения ГА;

— гражданский сектор зонального центра ЕС УВД (ЗЦ ЕС УВД);

на авиапредприятии — служба движения предприятия (ПО) ГА, в том числе гражданский сектор районного центра единой системы УВД (РЦ ЕС УВД).

(НСД ГА/82/326/V/2)

3.2.2. Организационная структура службы движения управлений (РПО), учебных заведений и предприятий (ПО) ГА определяется Министерством гражданской авиации.

3.3. НАЗНАЧЕНИЕ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.3.1. Центральное управление воздушным движением гражданской авиации (ЦУВД ГА) осуществляет разработку принципов организации УВД и общее руководство работой органов управления движением воздушных судов на воздушных трассах СССР, местных воздушных линиях, в районах аэро-

дромов, на маршрутах полетов по ПАНХ и решает следующие основные задачи:

- организация управления воздушным движением в гражданской авиации;
- организация совместно с другими ведомствами воздушного пространства страны в интересах УВД;
- участие в подготовке технических заданий на разработку новых, перспективных средств УВД, навигации, посадки и связи с учетом накопленного опыта и рекомендаций ИКАО;
- организация совместно с другими управлениями МГА радиосветотехнического обеспечения полетов и внедрение автоматизированных систем УВД;
- организация во взаимодействии с Госкомгидрометом метеорологического обеспечения полетов;
- участие в работе по подготовке и проведению сертификации воздушных трасс СССР;
- разработка требований по профессиональной подготовке, организации учебы и классификации специалистов службы движения, а также подготовка по гражданской обороне этих специалистов в аэропортах ГА;
- периодический контроль деятельности органов службы движения, состояния радиосветотехнического и метеорологического обеспечения полетов в ГА;
- анализ состояния УВД, радиосветотехнического и метеорологического обеспечения полетов в ГА;
- разработка и проведение мероприятий по повышению экономичности полетов, эффективности использования воздушного пространства, а также улучшению работы органов службы движения и обеспечению безопасности полетов при УВД.

(НСД ГА/82/326, V/2)

3.3.2. Центральное управление воздушным движением (ЦУВД ГА) совместно с соответствующими

органами других ведомств проводит согласование с заинтересованными министерствами и ведомствами мероприятий по рациональному и эффективному использованию воздушного пространства СССР, обеспечению функционирования, развитию и совершенствованию единой системы УВД и решает следующие основные задачи:

- подготовка и согласование предложений по функционированию, развитию и совершенствованию органов ЕС УВД в стране;
- разработка и согласование с заинтересованными ведомствами мероприятий по совершенствованию структуры воздушного пространства воздушных трасс СССР и режима полетов;
- обеспечение совместно с другими ведомствами использования имеющихся средств РТО и связи в целях повышения эффективности УВД;
- рассмотрение и реализация предложений по уточнению документов, регламентирующих организацию работы органов ЕС УВД;
- проведение мероприятий по повышению эффективности работы органов ЕС УВД, оказание им практической помощи;
- разработка предложений по совершенствованию организационной структуры ЕС УВД и ее технического оснащения.

(НСД ГА/82/326, V/2)

3.3.3. Отдел (служба) движения УГА (РПО) осуществляет разработку и проведение мероприятий по организации воздушного пространства, управлению воздушным движением и метеорологическому обеспечению полетов на воздушных трассах СССР, местных воздушных линиях, в районах аэродромов и на маршрутах полетов по ПАНХ, расположенных в пределах районов УВД управления (РПО) ГА, и решает следующие основные задачи:

- организация воздушного пространства и управления движением воздушных судов на территории управления (РПО) ГА в целях обеспечения безопасности полетов при УВД;
- организация взаимодействия с ведомственными органами по совместному использованию воздушного пространства, радиотехнических средств УВД, навигации и связи, а также по предупреждению случаев нарушения установленных правил и режима полетов;
- организация взаимодействия с УГКС, разработка и осуществление мероприятий по совершенствованию метеорологического обеспечения полетов;
- участие в разработке и осуществлении мероприятий по внедрению АС УВД, в работе по планированию оснащения аэродромов, воздушных трасс и местных воздушных линий средствами УВД, навигации, посадки и связи;
- проведение диспетчерской оценки радиотехнических средств УВД в части, касающейся эффективности и надежности в работе, удобства отображения радиолокационной информации на индикаторах, расположения и оборудования рабочих мест диспетчеров службы движения;
- контроль за состоянием безопасности полетов при УВД, разработка мероприятий по совершенствованию организации управления и соблюдению режимов полетов;
- обобщение и распространение передового опыта службы движения по осуществлению УВД;
- участие совместно с другими отделами и службами управления (РПО) ГА в работе по проверке состояния производственной деятельности авиапредприятий, расследованию авиационных происшествий и предпосылок к ним, а также нарушений правил УВД и режимов полетов.

3.3.4. Главный центр единой системы УВД является центральным органом, предназначенным для планирования, координации и контроля движения воздушных судов всех ведомств в воздушном пространстве СССР в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов. Главный центр ЕС УВД состоит из военного и гражданского секторов. Гражданский сектор главного центра ЕС УВД решает следующие основные задачи:

- общее планирование, координирование и контроль движения воздушных судов всех ведомств по воздушным трассам СССР и МВЛ в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов;
- регулирование воздушных потоков с учетом пропускной способности воздушных трасс и МВЛ, точек их схождения и пересечения;
- участие в разработке временных и согласовании местных режимов полетов, контроль доведения режимов полетов до гражданских секторов ЗЦ ЕС УВД;
- участие в подготовке центрального и местного расписания в целях организации основных потоков воздушных судов, не превышая пропускной способности трасс и МВЛ, пунктов УВД;
- контроль обеспечения и управления движением воздушных судов, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы;
- контроль использования воздушными судами гражданской авиации прямых и обходных маршрутов;
- согласование с военным сектором ГЦ ЕС УВД вопросов использования средств РТО и аэродромов других ведомств, выделенных в качестве запасных, для обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации;

— оперативное руководство деятельностью гражданских секторов ЗЦ ЕС УВД по планированию и координированию движения воздушных судов на трассах и МВЛ, по обеспечению безопасности и регулярности полетов.

3.3.5. Зональный центр единой системы УВД (ЗЦ ЕС УВД) — оперативный орган, предназначенный для планирования, координации и обеспечения движения воздушных судов всех ведомств в установленной зоне УВД в целях рационального использования воздушного пространства и создания необходимых условий для выполнения требований по безопасности, регулярности и экономичности полетов.

Гражданский сектор зонального центра ЕС УВД (ГС ЗЦ ЕС УВД) является составной частью ЗЦ ЕС УВД и решает следующие основные задачи:

— планирование и координирование общего порядка выполнения полетов в зоне ответственности ЗЦ ЕС УВД;

— разработка и утверждение суточного плана потока воздушного движения и перераспределение потоков воздушного движения при массовых задержках рейсов;

— согласование с военным сектором ЗЦ ЕС УВД местных режимов и кратковременных ограничений полетов по воздушным трассам СССР и МВЛ, контроль за доведением их до сведения гражданских секторов РЦ ЕС УВД своей зоны и за выполнением этих режимов и ограничений;

— контроль за выполнением плана и координация действий РЦ ЕС УВД (ведомственных пунктов управления полетами) по вопросам планирования потока воздушных судов и обеспечения плана воздушного движения;

— обеспечение полетов воздушных судов по линии ведомственных органов, следующих вне расписания транзитом через зону ответственности ЗЦ ЕС УВД;

— согласование с военным сектором ЗЦ ЕС УВД порядка использования трассовых РТС других ведомств для обеспечения радиолокационного наблюдения и ведомственных аэродромов в качестве запасных для воздушных судов МГА.

3.3.6. Районный центр единой системы УВД (РЦ ЕС УВД) — оперативный орган, предназначенный для решения задач непосредственного управления движением воздушных судов всех ведомств в установленных границах района в целях рационального использования воздушного пространства и обеспечения безопасности полетов при УВД.

Гражданский сектор районного центра ЕС УВД (ГС РЦ ЕС УВД) является составной частью РЦ ЕС УВД и решает следующие основные задачи:

— непосредственное управление движением воздушных судов по воздушным трассам СССР и местным воздушным линиям;

— доведение до сведения соответствующих пунктов управления воздушным движением установления и снятия ведомственными органами режимов и кратковременных ограничений полетов на воздушных трассах СССР, МВЛ и в районах аэродромов;

— контроль за выполнением экипажами воздушных судов установленного режима полетов.

Для обеспечения непрерывного радиолокационного контроля за движением воздушных судов в отдельных районах УВД создаются вспомогательные районные центры Единой системы УВД — ВРЦ ЕС УВД (ВРЦ УВД), которым по решению МГА предоставляется право самостоятельного УВД или пра-

во информации районного центра и экипажей воздушных судов.

3.3.7. Аэродромный диспетчерский пункт (АДП) предназначен для планирования, диспетчерского обеспечения суточного плана потока воздушного движения и контроля готовности экипажей воздушных судов к вылету.

3.3.8. Основные диспетчерские пункты РЦ ЕС УВД, ДПП (ГДПП), ДПСР, ДПК, ПДП, СДП, ДПР, МДП, КДП МВЛ, ДПК МВЛ, СДП МВЛ, а также вспомогательные диспетчерские пункты ВРЦ ЕС УВД (ВРЦ УВД), ВДПП, ВСДП, ВМДП с правом управления осуществляют непосредственное УВД в установленных районах (зонах) УВД.

3.3.9. Вспомогательные диспетчерские пункты без права УВД осуществляют радиолокационный контроль или визуальное наблюдение за движением воздушных судов. При необходимости по указанию диспетчера основного пункта УВД вспомогательные пункты могут осуществлять непосредственное управление движением воздушных судов.

3.4. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

К должностным лицам службы движения ГА относятся:

- начальник ЦУВД ГА, его заместители, начальники отделов и специалисты ЦУВД ГА;
- заместители начальника управления (РПО) ГА по УВД и РТО;
- начальник отдела (службы) движения УГА (РПО), его заместитель и инспекторы;
- начальник гражданского сектора РЦ ЕС УВД и его заместитель;
- начальник гражданского сектора ЗЦ ЕС УВД и его заместитель;

— начальник гражданского сектора РЦ ЕС УВД и его заместитель;

— заместитель командира авиапредприятия по движению;

— заместитель начальника аэропорта по движению;

— начальник службы движения учебного заведения (производственного объединения);

— руководитель полетов района — начальник смены гражданского сектора РЦ ЕС УВД;

— руководитель полетов аэродрома — начальник смены службы движения аэропорта;

— начальник диспетчерского пункта (ГДПП, АДП, АС УВД и др.);

— старший диспетчер диспетчерского пункта (ГДПП, РЦ, АДП, АС УВД и др.);

— старший диспетчер (диспетчер) по приписным аэропортам ОАО;

— диспетчер службы движения.

(Исд ГА/82/326/У/2)

3.5. ПРАВА, ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.5.1. Начальник ЦУВД ГА возглавляет службу движения ГА и рабочий аппарат от гражданской авиации в Междуведомственной комиссии по Единой системе УВД.

(Исд ГА/82/326/У/2)

3.5.2. Обязанности, права и ответственность начальника ЦУВД ГА и начальников отделов управления определяются положениями о ЦУВД ГА, отделах и рабочем аппарате МК ЕС УВД, а должностные обязанности специалистов управления — должностными инструкциями.

(Исд ГА/82/326/У/2)

3.5.3. Начальник отдела (службы) движения УГА (РПО) возглавляет отдел (службу) движения УГА

(РПО). Ему непосредственно подчиняется личный состав отдела, начальник гражданского сектора ЗЦ ЕС УВД, а в специальном отношении — заместители начальников аэропортов по движению (начальники службы движения производственных предприятий и учебных заведений).

Обязанности, права и ответственность начальника отдела (службы) движения УГА (РПО) определяются должностной инструкцией.

3.5.4. Заместитель начальника аэропорта по движению (начальник службы движения учебного заведения или производственного предприятия) осуществляет руководство работой личного состава службы движения авиапредприятия (производственного объединения, учебного заведения). Ему непосредственно подчиняются личный состав службы движения базового и приписных аэропортов, начальник ГС РЦ ЕС УВД, старший диспетчер (диспетчер) по приписным аэропортам авиапредприятия (производственного объединения, учебного заведения), а в оперативном отношении по вопросам обеспечения полетов — начальники АМСГ, штурманской, аэродромной, аварийно-спасательной службы, базы ЭРТОС и службы ЭСТОП.

Обязанности, права и ответственность заместителя начальника аэропорта по движению (начальника службы движения учебного заведения или производственного объединения) определяются должностной инструкцией.

3.5.5. Руководитель полетов района — начальник смены гражданского сектора РЦ ЕС УВД (РПР) осуществляет руководство работой личного состава смены службы движения. Ему непосредственно подчиняется личный состав смены ГС РЦ ЕС УВД и в оперативном отношении — руководители полетов аэродромов гражданской авиации, входящих в данный район УВД, а по вопросам организации, обеспечения воздушного движения — диспетчеры ВРЦ ЕС УВД (ВРЦ УВД), МДП, а также начальники дежурных смен АМСГ и базы ЭРТОС базового аэродрома.

Практическая деятельность руководителя полетов района определяется Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств, НПП ГА, инструкциями, приказами, указаниями МГА, Положением о центрах ЕС УВД и другими документами, регламентирующими обеспечение полетов и непосредственное УВД.

Обязанности, права и ответственность руководителя полетов района определяются должностной инструкцией.

(исл ГА/82/3.2—77/1)

3.5.6. Руководитель полетов аэродрома — начальник смены службы движения аэропорта гражданской авиации осуществляет руководство работой личного состава смены службы движения. Ему непосредственно подчиняются личный состав смены службы движения, а в специальном отношении — начальники смен аэропорта, обеспечивающих полеты (аэродромной, метеорологической, ЭРТОС, ЭСТОП, аварийно-спасательной, штурманской служб и др.).

В своей практической деятельности руководитель полетов — начальник смены службы движения аэропорта руководствуется требованиями ОПП, НПП ГА, инструкции по производству полетов в районе аэродрома, приказами и указаниями МГА и других документов, регламентирующих обеспечение полетов и непосредственное УВД.

Обязанности, права и ответственность руководителя полетов определяются должностной инструкцией.

3.5.7. Обязанности, права и ответственность остальных должностных лиц, указанных в разделе 3.4 настоящего Наставления, определены должностными инструкциями, изложенными в сборнике документации службы движения ГА и в технологиях работы диспетчерского состава.

3.5.8. Работники службы движения за нарушение дисциплины при исполнении служебных обязанностей, а также за проступки, совершенные не при исполнении служебных обязанностей, но в служебных помещениях и на служебных территориях, подвергаются дисциплинарным взысканиям, предусмотренным Уставом о дисциплине работников гражданской авиации. За нарушение требований НПП ГА—78 и настоящего Наставления, за необоснованность принимаемых решений и выдаваемых разрешений диспетчеры несут ответственность.

(НСД ГА/82/464, V/3)

3.6. ПОДБОР, ПОДГОТОВКА И ДОПУСК К РАБОТЕ СПЕЦИАЛИСТОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.6.1. Подбор кандидатов, их обучение и практическую подготовку (стажировку) для работы в качестве специалистов службы движения осуществляют должностные лица службы движения и учебных заведений ГА в установленном МГА порядке.

3.6.2. Лицам, получившим соответствующую подготовку (в полном объеме), для работы в службе движения ГА выдается свидетельство диспетчера службы движения ГА.

3.6.3. Перед допуском к самостоятельной работе в качестве диспетчера пункта УВД специалисты службы движения должны пройти стажировку в установленном объеме на рабочем месте под руководством диспетчера-инструктора.

3.6.4. Диспетчер-инструктор приказом руководителя авиапредприятия назначается (закрепляется за стажером) из наиболее подготовленных диспетчеров, грамотных, прошедших специальную подготовку, имеющих опыт работы в сложных условиях воздушной и метеорологической обстановки, со стажем работы не менее трех лет.

Диспетчер-инструктор несет ответственность за качество, полноту подготовки стажлируемого к само-

стоятельной работе диспетчера, за отработку у него твердых практических навыков в управлении воздушным движением и обеспечении безопасности полетов при УВД в период стажировки.

3.6.5. Первоначальный допуск диспетчеров к самостоятельной работе оформляется приказом начальника управления (РПО), учебного заведения ГА, последующие — приказами начальника производственного объединения (командира ОАО).

3.6.6. Специалисты службы движения ГА, переведенные на работу из других аэропортов (авиапредприятий), а также при переподготовке на другой диспетчерский пункт внутри авиапредприятия, обязаны изучить документы по организации полетов и управлению воздушным движением в данном аэропорту (районе, зоне), пройти стажировку на новом рабочем месте под руководством диспетчера-инструктора в соответствии с технологией работы и должностной инструкцией и сдать зачеты. Объем стажировки определяется заместителем начальника аэропорта по движению (начальником службы движения) и указывается в приказе по авиапредприятию.

Допуск к самостоятельной работе оформляется в установленном порядке.

3.6.7. В случае перерывов в работе (отпуск, болезнь, учеба и др.) специалисты службы движения допускаются к работе только после изучения ими изданных за период их отсутствия руководящих документов по УВД, информации о нарушениях безопасности полетов, а также после сдачи зачетов по этим вопросам своим непосредственным начальникам; при перерыве в один месяц и более — кроме того, после обязательной проверки на рабочем месте.

3.7. КЛАССИФИКАЦИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

3.7.1. Классификация специалистов службы движения проводится в целях:

- последовательного и постоянного повышения общего уровня профессиональной подготовки;
- обоснованного подбора и правильной расстановки кадров в органах УВД в соответствии с их подготовкой.

3.7.2. Классификации подлежат специалисты службы движения за исключением специалистов, подготовленных в УТО управлений (РПО) ГА по программе диспетчеров-информаторов МВЛ для работы в неклассифицированных аэропортах.

3.7.3. Для классификации специалистов службы движения в зависимости от уровня их теоретической подготовки, профессионального мастерства и стажа самостоятельной работы устанавливаются четыре класса диспетчеров: четвертый, третий, второй и первый.

Классификация специалистов службы движения проводится в соответствии с установленным МГА порядком.

3.7.4. Свидетельство диспетчера службы движения ГА выдается:

- лицам, окончившим училище или Академию ГА по специальности УВД, — после сдачи экзаменов, на основании акта Государственной комиссии, непосредственно в училище или Академии ГА;
- лицам, окончившим специальные курсы по подготовке диспетчеров службы движения, — после прохождения стажировки, на основании утвержденного протокола МКК управления (РПО), учебного заведения ГА.

Лицам, подготовленным в УТО ГА для работы в неклассифицированных аэропортах в качестве диспетчеров-информаторов МВЛ, после прохождения стажировки на основании протокола МКК выдается специальное удостоверение.

Все должностные лица службы движения должны иметь, как правило, действующее свидетельство диспетчера.

3.7.5. Для диспетчеров, старших диспетчеров, руководителей полетов свидетельство считается действительным при наличии в нем записей о присвоении класса, назначении на должность, допуске к самостоятельной работе, прохождении медицинского освидетельствования (кроме диспетчеров АДП, ДПР) и сроке действия свидетельства.

Продление срока действия свидетельства производится на основании результатов медицинского освидетельствования (кроме диспетчеров АДП) и проверки МКК ОАО или управления (РПО), учебного заведения ГА специальных знаний и практических навыков.

(НСД ГА, 82/326, У/2)

3.7.6. Для заместителей начальников аэропортов по движению, начальников служб движения учебных заведений (производственных объединений) ГА, инспекторского и руководящего состава отделов (служб) движения управлений (РПО) ГА, заместителей начальников управлений (РПО) ГА по УВД и РТО, работников ЦУВД ГА, имеющих свидетельство диспетчера службы движения, продление срока действия свидетельства и повышение в классе производятся в порядке, установленном МГА.

(НСД ГА, 82/326, У/2)

3.7.7. Запись о продлении срока действия свидетельства заверяется подписью должностного лица и печатью авиапредприятия ГА.

3.7.8. Руководители полетов, старшие диспетчеры и диспетчеры службы движения к исполнению служебных обязанностей с недействительным диспетчерским свидетельством не допускаются.

3.8. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ УЧЕБА СПЕЦИАЛИСТОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ И ПРОВЕРКА ИХ ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ ПО УВД

3.8.1. В целях улучшения подготовки и повышения квалификации, а также обеспечения безопасности полетов при УВД специалисты службы движения проходят первоначальную подготовку (переподготовку), обучение на курсах повышения квалификации, профессиональную учебу в авиапредприятии.

3.8.2. Первоначальная подготовка специалистов службы движения проводится:

- по специальности инженер по управлению движением — в ордене Ленина Академии ГА;
- по специальности диспетчер службы движения — в училищах ГА.

3.8.3. Переподготовка лиц бывшего летного состава для работы в службе движения производится на курсах в Центре совместного обучения летного, технического и диспетчерского персонала ГА стран — членов СЭВ и в училищах ГА.

3.8.4. Повышение квалификации специалистов службы движения осуществляется:

- начальников отделов (служб) движения управлений (РПО) ГА, заместителей начальников аэропортов по движению, начальников служб движения учебных заведений (производственных объединений) ГА, старших диспетчеров-инспекторов отделов (служб) движения управлений (РПО) ГА, руководителей полетов, старших диспетчеров по при-

писным аэропортам ОАО — в ОЛАГА, один раз в пять лет;

— диспетчеров и старших диспетчеров всех пунктов — в УТО управлений ГА, один раз в три года.

3.8.5. Профессиональная учеба в подразделениях службы движения ГА проводится согласно планам, разработанным на год и квартал. Порядок проведения учебы устанавливается МГА.

3.8.6. Профессиональная учеба планируется из расчета 8 ч в месяц. Время, затраченное на учебу, учитывается как рабочее время и входит в месячную норму рабочего времени.

3.8.7. Контроль уровня подготовки специалистов службы движения проводится в установленные сроки соответствующими должностными лицами путем проверки знания руководящих документов по организации полетов и УВД, технологий работы, должностных инструкций, а также практических навыков по обеспечению движения воздушных судов и непосредственному УВД на рабочем месте.

3.8.8. Практические навыки диспетчеров по УВД и обеспечению полетов проверяются непосредственными или вышестоящими должностными лицами службы движения в соответствии с технологией работы и должностной инструкцией, в следующем объеме и с периодичностью:

- диспетчеры ПДП (посадки) — один раз в три месяца — не менее трех активных заходов по посадочному радиолокатору при погоде, соответствующей минимуму командира воздушного судна или превышающий его не более чем на 50 м по высоте облаков и не более чем на 500 м по видимости; при длительном отсутствии естественных условий погоды должны использоваться тренировочные полеты экипажей с инструктором на борту;

— диспетчеры ДПП, ДПК, СДП — один раз в три месяца — в течение часа при максимальных прилетах и вылетах воздушных судов;

— все другие диспетчеры — один раз в шесть месяцев, как правило, при подготовке к весенне-летней и осенне-зимней навигации — в течение часа при наиболее напряженной работе (сложной метеорологической и воздушной обстановке, скоплении и задержке рейсов, в часы «пик» и др.).

3.8.9. При проверке практических навыков диспетчеров для оценки их действий используются данные средств объективного контроля (магнитофонная запись радиообмена, фотоснимки захода воздушных судов на посадку, графики и др.).

3.8.10. Результаты проверки по элементам технологии работы с указанием фактической воздушной и метеорологической обстановки записываются в книжке диспетчера службы движения ГА.

3.8.11. Выписки из магнитофонных записей радиообмена «диспетчер — экипаж» по заявкам службы движения производят специалисты группы (участка) расшифровки информации при АТБ (ГРА, УРАПИ):

— для анализа руководителем полетов (начальником смены службы движения) — не реже одного раза в месяц для показательных разборов в смене и при нарушениях правил УВД;

— для анализа заместителем начальника аэропорта (ЗНА) по движению — не реже одного раза в квартал;

— при проверках практических навыков по УВД в соответствии с пп. 3.8.8—3.8.9 настоящего Наставления;

— для анализа инженером-инспектором по безопасности полетов в ОАО — не реже одного раза

в квартал и при предпосылках к авиационным происшествиям;

— для инспекторов отделов (служб) движения управлений (РПО) ГА — не реже одного раза в квартал и при предпосылках к авиационным происшествиям.

При отсутствии в аэропортах ГА групп (участков) расшифровки информации при АТБ выписки из магнитофонной записи радиообмена «диспетчер — экипаж» производит руководящий состав службы движения.

Глава 4 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1. Организация работы службы движения — комплекс организационно-технологических мероприятий, обеспечивающих рациональное функционирование диспетчерских пунктов по планированию, координированию полетов, непосредственному управлению воздушным движением, проводимых в целях обеспечения безопасности, экономичности и регулярности полетов.

4.1.2. Работа службы движения ГА организуется Центральным управлением воздушным движением гражданской авиации (ЦУВД ГА), отделами (службами) движения управлений (РПО), учебных заведений ГА, командованием (руководством) производственных предприятий и учебных заведений и регламентируется требованиями НПП ГА, настоящего Наставления и других документов по вопросам УВД.

(исд гавзлвд/л)

4.1.3. Работа организуется и проводится, как правило, по двум периодам года (осенне-зимнему и весенне-летнему), отличающимся своими особенностями. Подготовка к работе по каждому из них осуществляется в соответствии с методическими указаниями по подготовке службы движения пред-

приятий гражданской авиации к управлению воздушным движением в осенне-зимний (весенне-летний) период.

4.1.4. Планирование работы службы движения в подразделениях, управлениях и на предприятиях ГА производится на год, квартал и месяц.

4.1.5. В зависимости от задач службы движения, структуры воздушного пространства, интенсивности воздушного движения решением МГА и управлений (производственных объединений) ГА создаются органы УВД, которые оснащаются необходимыми радиотехническими средствами УВД и комплектуются личным составом.

4.1.6. Количество работников службы движения для различных диспетчерских пунктов определяется утвержденными Министерством ГА Нормативами численности работников службы движения аэропортов ГА с учетом 10% резерва диспетчерского состава.

4.2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРСКИХ СМЕН НА ДИСПЕТЧЕРСКИХ ПУНКТАХ

4.2.1. В службе движения работа диспетчерских пунктов организуется посменно. Графики работы определяются местными условиями и устанавливаются на авиапредприятиях в соответствии с типовыми графиками, утвержденными МГА.

4.2.1.1. Продолжительность смен для работников, непосредственно занятых управлением движением воздушных судов, не может превышать 8 ч 30 мин, за исключением ночной смены, продолжительность которой может быть увеличена до 10 ч.

4.2.1.2. Рабочее время работников, занятых управлением движением воздушных судов, складывается из времени, непосредственно связанного с УВД,

включая время приема—передачи дежурства, а также времени, отведенного на инструктаж, разборы, регламентированные перерывы и профессиональную учебу. Руководителю полетов дополнительно предоставляется время, предназначенное для подготовки к инструктажу — 25 мин в смену.

4.2.1.3. Диспетчерскому составу, непосредственно связанному с управлением движением воздушных судов в районах с жарким климатом, после 2 ч непрерывной работы за диспетчерским пультом предоставляется регламентированный перерыв 15 мин, а в аэропортах с интенсивным движением (30—35 воздушных судов в час) — 20 мин, независимо от климатического района. Регламентированные перерывы включаются в рабочее время.

4.2.1.4. Начальники управлений (РПО), учебных заведений ГА по согласованию с соответствующими республиканскими и территориальными комитетами профсоюза авиаработников могут устанавливать для работников, связанных с УВД и обеспечением безопасности полетов, межсменный отдых с учетом перерыва для отдыха и питания, равный продолжительности рабочей смены, кроме служб УВД, работающих пятью сменами. Межсменный отдых такой продолжительности может вводиться только при наличии в аэропортах необходимых условий для нормального отдыха (комната отдыха с наличием постельных принадлежностей и др.).

4.2.2. Комплектование смен службы движения производится с учетом уровня профессиональной подготовки, опыта работы и морально-деловых качеств диспетчерского состава.

Личный состав диспетчерских пунктов закрепляется по сменам приказами командиров ОАО, начальников производственных объединений ГА.

4.2.3. Организацию и контроль работы службы движения в авиапредприятиях осуществляют заместители начальников аэропортов по движению, начальники службы движения и начальники диспетчерских пунктов. Работу дежурных смен организуют и контролируют руководители полетов районов и аэродромов — начальники смен (старшие диспетчеры).

4.2.4. Организация работы дежурной смены включает в себя инструктаж перед заступлением на дежурство, прием дежурства у сдающей смены, осуществление непосредственного УВД, сдачу дежурства, разбор работы смены и профессиональную учебу.

Указанные мероприятия по организации работы дежурной смены проводятся в отведенное время согласно графику работы службы движения, утвержденному командиром авиапредприятия.

4.2.5. Работа дежурной смены обеспечивается соответствующим оборудованием диспетчерских пунктов и рабочих мест диспетчеров и руководителя полетов района (аэродрома), типовыми пультами, радиотехническими и связными средствами УВД, справочными материалами, наглядными пособиями, руководящей и рабочей документацией, которые определены Перечнем основного (типового) оборудования, справочных материалов, наглядных пособий и документации службы движения.

4.2.6. Диспетчерский состав во время дежурства исполняет свои обязанности в строгом соответствии с требованиями руководящих документов по УВД. Специалистам службы движения курить на рабочих местах запрещается.

4.2.7. В целях повышения качества и надежности УВД на наиболее загруженных направлениях РЦ и ДПП организуется одновременная работа за од-

ним пультом двух диспетчеров (радиолокационно-го и графического контроля), а при необходимости и оператора.

4.2.8. Перевод диспетчерских направлений РЦ и ДПП на одновременную работу двух диспетчеров производится приказами по управлению (РПО) ГА на основании материалов, представляемых начальниками отделов (служб) движения.

4.2.9. Режим одновременной работы двух диспетчеров (и операторов) за пультами РЦ и ДПП организуется в период суток с наибольшей интенсивностью полетов или круглосуточно:

— при интенсивности полетов в месяцы «пик», характеризующейся среднесменной загрузкой — 12 и более воздушных судов в час;

— при среднесменной загрузке — менее 12 воздушных судов в час, если на управлении периодически одновременно находится шесть воздушных судов и более;

— при наличии в районе подхода других аэродромов (гражданских и других ведомств), что требует постоянного согласования действий диспетчеров;

— при наличии факторов, усложняющих процесс УВД (горный рельеф местности, пересечение трасс и МВЛ, маршрутов на одних и тех же высотах, постоянные ограничения по режиму полетов и т. и.).

4.2.10. Для совместной работы за одним пультом диспетчеры подбираются, как правило, равной квалификации, с учетом опыта работы, взаимозаменяемости и психологической совместимости.

Закрепление диспетчеров для совместной работы производится приказом руководителя авиапредприятия.

4.2.11. При одновременной работе двух диспетчеров за одним пультом старшим является диспетчер, осуществляющий радиолокационный контроль и уп-

равление движением воздушных судов, а при прохождении диспетчерами стажировки на рабочем месте — диспетчер-инструктор.

4.2.12. Одновременная работа двух диспетчеров за одним пультом организуется с обязательным разделением их функциональных обязанностей в соответствии с типовой технологией работы и другими документами МГА.

4.3. ИНСТРУКТАЖ ДЕЖУРНОЙ СМЕНЫ ПЕРЕД ЗАСТУПЛЕНИЕМ НА ДЕЖУРСТВО

4.3.1. В целях обеспечения безопасности полетов и качественного УВД с каждой сменой перед заступлением на дежурство проводится инструктаж.

4.3.2. Инструктаж проводят руководители полетов районов (аэродромов) — начальники смен в установленном графиком работы службы движения время. В отдельных случаях в методических целях инструктаж может проводить вышестоящий руководящий состав службы движения.

4.3.3. При подготовке к инструктажу руководитель полетов обязан ознакомиться у руководителя полетов сдающей смены с условиями и обстановкой, в которой осуществлялось УВД, с имевшимися недостатками и упущениями в работе, с отданными указаниями и распоряжениями по УВД, изучить особенности УВД на предстоящую смену и составить план проведения инструктажа.

4.3.4. К проведению инструктажа привлекаются:

- личный состав смены службы движения;
- инженер-синоптик;
- дежурный штурман;
- сменный старший инженер (сменный инженер) базы ЭРТОС;
- дежурный по службе ЭСТОП;
- дежурный по аэродромной службе;

— представитель военного сектора РЦ ЕС УВД (по согласованию);

— другие специалисты (при необходимости).

4.3.5. В начале проведения инструктажа руководитель полетов обязан проверить:

— наличие личного состава дежурной смены;

— прохождение диспетчерским составом медицинского контроля;

— наличие у должностных лиц диспетчерских свидетельств и допусков к самостоятельной работе;

— соблюдение формы одежды и внешнего вида.

4.3.6. После проведения проверки руководитель полетов — начальник смены обязан заслушать доклады:

— инженера-синоптика — о фактической и прогнозируемой погоде в районе (зоне) УВД и на запасных аэродромах;

— смежного старшего инженера (сменного инженера) базы ЭРТОС — о готовности наземных радиотехнических средств УВД, навигации, посадки и связи к обеспечению полетов воздушных судов;

— дежурного по службе ЭСТОП — о готовности средств светотехнического обеспечения полетов и электроснабжения;

— дежурного по аэродромной службе — об эксплуатационной готовности искусственной и грунтовой (основной и запасной) ВПП, рулежных дорожек и мест стоянок воздушных судов. При временном прекращении приема и выпуска воздушных судов по техническим причинам дается информация о времени начала и окончания работ на летном поле аэродрома;

— представителя военного сектора РЦ ЕС УВД — о режиме полетов (запреты и ограничения по районам и воздушным трассам СССР, высотам полета);

— дежурного штурмана — об изменениях данных (сведений) аэронавигационной информации, о безопасном эшелоне полетов по воздушным трассам СССР, МВЛ, коридорам, в зоне взлета и посадки, зонах ожидания, об эшелоне перехода, времени смены кода и других данных, необходимых для обеспечения полетов;

— старшего диспетчера (диспетчера) АДП — об особенностях суточного плана потока воздушного движения, наличии в нем литерных и подконтрольных рейсов;

— старших диспетчеров диспетчерских пунктов — об особенностях УВД с конкретными диспетчерскими пунктами;

— других специалистов — при необходимости.

4.3.7. По окончании заслушивания сообщений специалистов руководитель полетов обязан разобрать неясные вопросы и дать указания:

— по особенностям обеспечения плана воздушного движения;

— по организации приема и выпуска воздушных судов;

— по ограничениям и запрету полетов и особенностям УВД (при их наличии);

— по использованию запасных аэродромов;

— по порядку использования средств радиотехнического обеспечения полетов и связи для УВД;

«в том числе о порядке контроля за приемом в сдачей дежурства на всех диспетчерских пунктах»;

Уд/У 07 19.02 87.

шлем УВД и заключением руководителя полетов о готовности смены к дежурству.

Розыгрыш проводится путем постановки контрольных (вводных) вопросов по УВД, особенно по действиям в особых условиях и особых случаях в полете, взаимодействию между диспетчерами.

По окончании розыгрыша руководитель полетов — начальник смены обязан сделать заключение о готовности смены к дежурству и дать указание о приеме дежурства.

4.3.9. В случае неприбытия диспетчеров на дежурство, а также отстранения их от работы по состоянию здоровья или неподготовленности руководителя полетов обязан принять меры к обеспечению всех пунктов (направлений) УВД диспетчерским составом с проведением, при необходимости, индивидуального инструктажа вновь привлекаемых к работе диспетчеров.

4.3.10. Инструктаж должен проводиться в специально оборудованном помещении с записью на магнитофон. Основные вопросы, недостатки и предложения по улучшению работы в смене, мероприятия и указания записываются в журнал учета инструктажей и разборов в смене.

4.4. ПРИЕМ ДЕЖУРСТВА

4.4.1. Прием дежурства должностными лицами дежурной смены проводится на рабочих местах путем проверки работоспособности радиотехнических и связных средств УВД, уяснения воздушной и метеорологической обстановки, действующих ограничений в районе (зоне) УВД и проверки наличия наглядных пособий, справочных материалов, а также документации согласно описи.

4.4.2. О приеме дежурства делается запись в специальном журнале (графике), на магнитофонной ленте и докладывается руководителю полетов. Это правило распространяется и при подмене диспетчеров.

4.4.3. Во время приема-сдачи дежурства управление воздушным движением обязан осуществлять диспетчер смены, сдающей дежурство.

4.4.4. При воздушной обстановке, когда требуется осуществление маневра на разведение воздушных судов, а также в особых условиях и в особых случаях в полете прием дежурства решением руководителя полетов может быть перенесен до момента окончания маневра или нормализации воздушной обстановки.

4.5. КОНТРОЛЬ ЗА РАБОТОЙ ДЕЖУРНОЙ СМЕНИ

4.5.1. Контроль за работой и действиями диспетчеров дежурной смены при УВД осуществляет руководитель полетов (старшие диспетчеры) непосредственно на рабочих местах диспетчеров или с рабочего места руководителя полетов.

4.5.2. В целях обеспечения контроля за работой дежурной смены рабочее место руководителя полетов оборудуется аппаратурой, позволяющей осуществлять контроль за действиями диспетчеров.

4.5.3. При обнаружении недостатков в процессе контроля руководитель полетов обязан немедленно оказать практическую помощь в решении возникших трудностей при УВД и принять меры по обеспечению безопасности полетов.

По выявленным недостаткам готовится материал для разбора работы смены.

4.5.4. В зависимости от воздушной и метеорологической обстановки, уровня подготовки и опыта работы диспетчеров руководитель полетов (старший диспетчер) должен находиться на том диспетчерском пункте (направлении, секторе), где возникли или ожидаются трудности в осуществлении УВД и в обеспечении безопасности полетов.

4.6. СДАЧА ДЕЖУРСТВА

4.6.1. Диспетчер сдающей смены обязан ознакомить заступающего диспетчера:

— с воздушной обстановкой, фактической и прогнозируемой погодой в районе (зоне), на запасных аэродромах и их технической готовностью;

— с запретами и ограничениями полетов, отданными указаниями и распоряжениями и другими вопросами по УВД.

После сдачи дежурства заступающему диспетчеру — расписаться в специальном журнале (на графике) и доложить руководителю полетов о сдаче дежурства.

4.6.2. Руководитель полетов района (аэродрома) сдающей смены после получения докладов от должностных лиц о сдаче дежурства сдает дежурство заступающему руководителю полетов и проводит разбор работы смены.

4.7. РАЗБОР РАБОТЫ ДЕЖУРНОЙ СМЕНЫ

4.7.1. Разбор работы дежурной смены проводит руководитель полетов района (аэродрома) — начальник смены в специально оборудованном помещении с записью разбора на магнитофонную ленту. При нарушениях в работе дежурной смены и служб обеспечения полетов, приведших к предпосылкам или авиационным происшествиям, на разборе присутствуют, а при необходимости и проводят его лица руководящего состава авиапредприятия или службы движения.

4.7.2. При подготовке к разбору руководитель полетов (вышестоящий начальник службы движения) должен определить содержание разбора и состав

привлекаемых на него лиц, после чего составить план разбора.

4.7.3. В план проведения разбора должны входить:

— заслушивание (при необходимости) докладов представителей служб, обеспечивающих полеты (метео, ЭРТОС, аэродромной и др.), и старших диспетчеров пунктов УВД (направлений, секторов) с оценкой действий по УВД подчиненного диспетчерского состава и работы обеспечивающих служб с использованием средств объективного контроля;

— подведение итогов работы смены с указанием положительных примеров, недостатков и нарушений по УВД, допущенных диспетчерским составом, и в обеспечении полетов другими службами;

— разбор обстоятельств, при которых имели место недостатки и нарушения, со вскрытием причин и действий личного состава (правильные, неправильные);

— оценка работы диспетчеров (пунктов УВД, направлений, секторов) и обеспечивающих служб;

— доведение до сведения состава дежурной смены необходимых мероприятий по устранению вскрытых недостатков и постановка задач по подготовке к очередному дежурству и по выполнению указаний вышестоящих начальников службы движения.

4.7.4. По окончании разбора руководитель полетов обязан доложить своему непосредственному начальнику о результатах работы смены и сдаче дежурства.

Основные вопросы разбора, отмеченные недостатки и предложения по улучшению работы в смене с мероприятиями и указаниями записываются в журнал учета инструктажей и разборов в смене.

4.8. РАЗБОР С РУКОВОДЯЩИМ И ЛИЧНЫМ СОСТАВОМ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ АЭРОПОРТА

4.8.1. Разбор с руководящим составом службы движения аэропорта (учебного заведения) проводит ежемесячно заместитель начальника аэропорта по движению (начальник службы движения учебного заведения).

Целью разбора являются:

- доведение до сведения результатов работы и выполнения сообразительств предприятием и службой движения за прошедший период;
- анализ причин имеющихся недостатков в работе;
- обобщение и внедрение передового опыта работы;
- оценка работы дежурных смен и отдельных специалистов службы движения;
- постановка задач на очередной месяц с организационно-методическими указаниями по их выполнению.

На разборе присутствуют:

- руководители полетов;
- начальники диспетчерских пунктов;
- старшие диспетчеры;
- старший штурман аэропорта;
- представители партийной, комсомольской и профсоюзной организаций.

При необходимости на разбор приглашаются представители других служб, участвующих в выполнении и обеспечении полетов (летной службы, АМСГ, аэродромной, базы ЭРТОС, службы ЭСТОП).

4.8.2. Разборы, проводимые по указанию МГА, начальника управления (РПО), учебного заведения ГА, начальника производственного объединения, командира ОАО, организуются в целях изучения при-

чин и анализа авиационных происшествий (предпосылок), доведения до сведения результатов проверки службы движения авиапредприятия комиссиями и в других случаях.

В зависимости от цели на разбор приглашаются:

- руководящий состав службы движения;
- личный состав службы движения;
- летный и диспетчерский состав авиапредприятия (учебного заведения) для проведения совместного разбора.

Внеплановый разбор проводят:

- с руководящим и личным составом службы движения — заместитель начальника аэропорта по движению (начальник службы движения учебного заведения);
- с летным и диспетчерским составом авиапредприятия (учебного заведения) — начальник управления (РПО), учебного заведения ГА, командир ОАО или их заместители.

На разборе может присутствовать, а при необходимости и проводить его, руководящий и инспекторский состав МГА, управления (РПО), учебного заведения ГА.

4.9. МЕТОДИЧЕСКАЯ РАБОТА В СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

4.9.1. Основными задачами методической работы в службе движения ГА являются:

- обеспечение высокого качества теоретического и практического обучения авиаспециалистов, неуклонное повышение уровня и эффективности учебно-воспитательной работы в современных условиях развития ГА;
- выработка единства в понимании и применении форм и методов обучения подчиненных;

— изучение, обобщение и распространение передового опыта работы руководящего, инструкторского и диспетчерского состава службы движения;

— разработка новых и совершенствование имеющихся учебных и наглядных пособий, технических средств обучения, а также методических документов, регламентирующих работу специалистов службы движения;

— совершенствование специальной и методической подготовки руководящего состава службы движения;

— совершенствование планирования методической работы руководящим составом службы движения.

4.9.2. Методическую работу в службе движения ГА организуют и проводят:

— в службе движения ГА — Центральное управление воздушным движением гражданской авиации (ЦУВД ГА);

— в управлениях (РПО) ГА — отделы (службы) движения;

— в предприятиях (ПО) ГА — руководящий и инструкторский состав службы движения;

— в учебных заведениях ГА по подготовке специалистов УВД — руководящий и преподавательский состав.

(НСД ГА/82/326/У/2)

4.9.3. В целях качественного проведения методической работы, повышения профессиональной выучки и мастерства специалистов службы движения должны функционировать:

— при ЦУВД ГА — секция УВД летно-методического совета МГА;

— при отделе (службе) движения управления (РПО) ГА — методический совет по УВД;

— при службе движения аэропорта — методический совет по УВД.

(НСД ГА/82/326/У/2)

4.9.4. Планирование методической работы в службе движения ГА является составной частью общего планирования работы гражданской авиации.

4.9.5. Основными формами методической работы в службе движения ГА являются:

— методическое совещание;

— методический совет;

— методический разбор;

— разработка учебно-наглядных пособий, документов, регламентирующих работу специалистов службы движения ГА;

— обмен опытом работы лучших смен и диспетчеров службы движения.

4.9.6. Методические совещания с руководящим составом службы движения ГА проводят:

— начальник ЦУВД ГА — не реже одного раза в полугодие;

— начальник отдела (службы) движения управления (РПО) ГА — не реже одного раза в квартал;

— заместитель начальника аэропорта по движению — начальник службы движения — не реже одного раза в месяц.

(НСД ГА/82/326/У/2)

4.9.7. Работа методических советов по УВД осуществляется по планам, разрабатываемым на год и квартал.

4.9.8. Для осуществления методической работы с руководящим, диспетчерским и инструкторским составом службы движения создаются:

— методические кабинеты, как правило, при УТО МГА;

— методические классы на предприятиях (ПО) ГА. Содержание работы методических кабинетов и классов определяется специальными положениями, разрабатываемыми МГА.

Глава 5

ОРГАНИЗАЦИЯ, ПЛАНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ

5.1. ДЕЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ПО ХАРАКТЕРУ ВЫПОЛНЯЕМЫХ ПОЛЕТОВ

5.1.1. В целях установления определенного порядка выполнения полетов и обеспечения безопасности движения воздушных судов воздушное пространство СССР по вертикали делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

К нижнему воздушному пространству относится пространство до высоты 6100 м от уровня, соответствующего стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мбар). Пространство, начинающаяся с высоты 6100 м и выше, называется верхним воздушным пространством.

5.1.2. В отдельных районах УВД в зависимости от местных условий граница между верхним и нижним воздушным пространством может быть установлена на других высотах в пределах от 4600 м до 7300 м по разрешению МГА. Если граница между верхним и нижним воздушным пространством установлена, например, 4600 м, 6100 м, 7300 м, то эшелон полета 4500 м, 6000 м, 7200 м соответст-

венно используется в нижнем воздушном пространстве.

5.1.3. Для осуществления функций УВД (планирования, координирования, управления и контроля за выполнением установленного режима полетов) воздушное пространство СССР делится на зоны УВД. Зона УВД может состоять из одного или нескольких районов УВД. Воздушное пространство района УВД может разделяться на направления (секторы) как в плане, так и по высоте.

5.1.4. Для организации полетов и управления воздушным движением определяются и согласовываются в установленном порядке:

- районы аэродромов;
- районы аэроузлов;
- воздушные трассы СССР;
- местные воздушные линии;
- запретные зоны;
- специальные зоны;
- маршруты управления воздушных трасс СССР и ИМЛ*;

5.1.5. Границы района аэродрома (подхода) устанавливаются в горизонтальной плоскости по земным ориентирам (географическим координатам), в вертикальной плоскости по высоте деления воздушного пространства и указываются в инструкции по производству полетов в районе аэродрома.

5.1.6. Близко расположенные аэродромы, на которых одновременно выполняются полеты, требующие обязательной координации, объединяются в аэроузел. Границы, порядок выполнения полетов и УВД в районе аэроузла определяются инструкцией по производству полетов.

5.1.7. В районах аэродромов и аэроузлов устанавливаются коридоры входа и выхода воздушных судов, зоны взлета и посадки, зоны ожидания, пилотажные и ловкие зоны.
*определяется возможность введения постоянных раздельных входных и выходных коридоров в районе каждого аэродрома с учетом местных условий. Воздушно координируются полеты в

Размеры зон устанавливаются в зависимости от типа воздушных судов и условий базирования.

5.1.8. Зона взлета и посадки для аэродрома устанавливается с учетом летно-технических данных воздушных судов, выполняющих полеты на данном аэродроме, обеспечения непрерывного радиолокационного контроля и по своим размерам должна обеспечивать возможность безопасного выполнения установленного маневра после взлета и при заходе на посадку.

Зона взлета и посадки предназначена для выполнения воздушными судами маневра снижения и захода на посадку, набора высоты после взлета и полета по прямоугольному маршруту.

В зону взлета и посадки входят:

- сектор захода на посадку;
- сектор набора высоты;
- зона полетов по кругу;
- два нижних эшелона зоны ожидания;
- зона полетов на малых высотах легких самолетов и вертолетов.

5.1.9. Воздушные трассы СССР и МВЛ предназначены для полетов воздушных судов всех ведомств. Воздушные трассы СССР и порядок их использования разрабатываются Главным штабом ВВС совместно с Министерством гражданской авиации с учетом интересов всех ведомств. Для воздушных трасс СССР, МВЛ и маршрутов вне трасс установлена полукруговая система вертикального эшелонирования полетов (схема — приложение 1).

В направлениях с интенсивным воздушным движением могут устанавливаться параллельные воздушные трассы СССР. Перечень воздушных трасс СССР вводится в действие приказами Главкома командующего ВВС и Министра гражданской авиации. В Перечне воздушных трасс СССР для каждой

воздушной трассы указываются эшелоны, выделенные для полетов, и ее ширина. Ширина воздушной трассы СССР устанавливается, как правило, 10 км (по 5 км в каждую сторону от оси трассы). В отдельных случаях в районах с недостаточным обеспечением радиотехническими средствами ширина воздушной трассы может быть увеличена до 20 км. Воздушные трассы СССР, предназначенные для полетов на сверхзвуковых скоростях, устанавливаются на высотах от 12000 м и выше, как правило, шириной 20 км (по 10 км в обе стороны от оси трассы). Ширина участков этих трасс в районах, не обеспеченных радиолокационным контролем, может быть увеличена до 40 км.

5.1.10. Местные воздушные линии устанавливаются, как правило, в нижнем воздушном пространстве и могут быть двух категорий:

— первой категории — для полетов на выделенных эшелонах шириной не более 10 км;

— второй категории — для полетов по ПВП и особым ПВП на высотах ниже нижнего эшелона.

Ширина МВЛ второй категории устанавливается с учетом рельефа местности и искусственных препятствий вблизи нее, как правило, не более 4 км.

5.1.11. В целях организации управления движением воздушных судов и обеспечения полетов на МВЛ второй категории и в районах полетов по ПАПХ выделяется часть нижнего воздушного пространства от земной поверхности до нижнего безопасного эшелона (включительно).

Данное воздушное пространство над территорией каждого управления (РПО) ГА распределяется, как правило, в виде зон ответственности МДП авиапредприятий.

5.2. СХЕМЫ ДВИЖЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

5.2.1. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным схемам, маршрутам и коридорам, указанным в инструкции по производству полетов в районе аэродрома.

5.2.2. Набор высоты и выход воздушных судов из района аэродрома выполняются по следующим схемам:

- по курсу взлета (угол отклонения от МПУ взлета менее 45°);
- по кратчайшему расстоянию (угол отклонения более 45°);
- от траверза ДПРМ;
- пролетом через ДПРМ.

5.2.3. Снижение и заход на посадку воздушных судов выполняются по следующим схемам:

- с прямой;
- по кратчайшему расстоянию;
- по малому прямоугольному маршруту;
- по большому прямоугольному маршруту.

5.2.4. В целях сокращения времени выполнения маневра воздушных судов, увеличения пропускной способности, совершенствования организации полетов и управления воздушным движением в районах аэродромов (аэроузлов) организуется воздушное движение по стандартным траекториям с выделением специальных зон ожидания на удалении (30—50) км от ближайшей точки выхода на предпосадочную прямую.

5.2.5. В аэропортах с ограниченным воздушным пространством могут применяться схемы захода на посадку стандартным разворотом и отворотом на расчетный угол.

Схемы маневрирования воздушных судов в районе аэродрома приведены в приложении 2.

5.2.6. Схемы маневрирования воздушных судов в районе аэродрома разрабатывает старший штурман ОАО (старший штурман аэропорта, старший штурман учебного заведения) по согласованию с заместителем начальника аэропорта по движению (начальником службы движения предприятия). Контроль за правильностью разработки схем осуществляет главный штурман УГА (РПО).

5.3. ЗОНА ОЖИДАНИЯ. ВНЕОЧЕРЕДНОЙ ВЫХОД ИЗ ЗОНЫ ОЖИДАНИЯ

5.3.1. Зона ожидания устанавливается в районе аэродрома над радионавигационной точкой (РНТ) или характерным наземным ориентиром для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов.

5.3.2. Полеты воздушных судов в зоне ожидания выполняются, как правило, по схеме прямоугольного маршрута на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

5.3.3. Нижний эшелон зоны ожидания устанавливается с превышением не менее 300 м над высотой полета по кругу (высотой перехода) и определяется по формулам:

$$H_{760 \text{ ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_t + (760 - p_{\text{аэр}}) 11;$$

$$H_{1013 \text{ ниж}} \geq H_{\text{кр}} + 300 - \Delta H_t + (1013,2 - p_{\text{аэр}}) 8,25,$$

где $H_{\text{кр}}$ — высота полета по кругу, м;

$p_{\text{аэр}}$ — атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома;

ΔH_t — методическая температурная поправка висотомера, определенная по навигационной линейке, м.

Примечание. Расчет нижнего эшелона зоны ожидания по $H_{1013 \text{ ниж}}$ вводится специальным указанием МГА.

Вычисленное значение $H_{760 \text{ ниж}}$ ($H_{1013 \text{ ниж}}$) округляется в сторону увеличения до значения ближайшего эшелона.

При изменении атмосферного давления на 4 мм рт. ст. (5,3 мбар) и более или температуры воздуха на 10°C и более высота нижнего эшелона зоны ожидания пересчитывается. Расчет нижнего эшелона зоны ожидания производит дежурный штурман (диспетчер).

5.3.4. Максимальное количество воздушных судов в зоне ожидания определяется инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла).

5.3.5. Диспетчер разрешает снижение на следующий эшелон зоны ожидания только после получения доклада экипажа о начале снижения воздушного судна, находившегося ранее на этом эшелоне.

5.3.6. Для обеспечения немедленной посадки воздушного судна, находящегося в зоне ожидания, инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) предусматривается порядок внеочередного захода на посадку.

5.3.7. Внеочередной выход из зоны ожидания, установленной над ДПРМ, выполняется, как правило, по схеме прямоугольного маршрута.

Типовая схема внеочередного выхода из зоны ожидания над ДПРМ указана в приложении 3.

5.3.8. Внеочередной заход на посадку из зон ожидания, расположенных не над ДПРМ (БПРМ), выполняется по схеме, указанной в инструкции по производству полетов в районе аэродрома.

5.3.9. О необходимости выполнения немедленной посадки из зоны ожидания командир воздушного судна сообщает диспетчеру, который, сообразуясь с воздушной обстановкой, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав экипажу условия и порядок снижения.

5.3.10. Порядок УВД при внеочередной посадке воздушного судна указывается в инструкции по

производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) и в технологиях работы диспетчеров службы движения.

5.4. ОРГАНИЗАЦИЯ УВД ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АЭРОДРОМНЫХ ПОЛЕТОВ

5.4.1. К аэродромным полетам относятся полеты, которые выполняются в районе аэродрома (аэроузла) без выхода за его границы в установленных зонах в соответствии с инструкцией по производству полетов.

5.4.2. Аэродромные полеты выполняются в целях: — выполнения заданий транспортной авиации и по ПАНХ;

— обучения курсантов и слушателей учебных заведений гражданской авиации;

— переучивания, тренировки и проверки квалификации летного состава;

— испытания воздушных судов или установленного на них оборудования (двигателей);

— проведения научных исследований и изыскания рациональных методов пилотирования воздушных судов для разработки и внедрения программ и методик обучения летного состава;

— настройки и контроля работы радиосветотехнических средств навигации и посадки на аэродроме;

— облета воздушных судов для проверки работы системы и оборудования после прохождения технического обслуживания;

— аварийного слива топлива и др.

5.4.3. Организация УВД при выполнении аэродромных полетов определяется инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла), а также специальными инструкциями (руководствами) по отдельным видам полетов (работ).

5.4.4. Планирование и диспетчерское обеспечение аэродромных полетов осуществляются согласно правилам, устанавливаемым МГА.

5.4.5. В заявках на выполнение аэродромных полетов, подаваемых летными подразделениями, должны указываться время начала и окончания полетов, типы и количество воздушных судов, высоты полета, минимумы командиров воздушных судов и другие сведения в зависимости от вида полетов.

5.4.6. При составлении суточных планов потоков воздушного движения, предусматривающих выполнение аэродромных и внеаэродромных полетов, суммарная интенсивность этих полетов не должна превышать предельно допустимые величины пропускной способности аэродромов, воздушных коридоров, пилотажных и других зон.

Ограничение производственных полетов в связи с выполнением аэродромных полетов не допускается.

5.4.7. Аэродромные полеты контролируются с помощью радиолокационных средств УВД и связи. При отсутствии на аэродроме радиолокационных средств контроль аэродромных полетов осуществляется с использованием других радиотехнических средств при наличии устойчивой радиосвязи.

5.4.8. При управлении воздушным движением в районе аэродрома диспетчеры информируют экипажи воздушных судов о метеорологической и воздушной обстановке, предотвращая опасные сближения между воздушными судами, выполняющими аэродромные полеты, и воздушными судами, производящими рейсовые полеты.

5.4.9. При выполнении учебных и тренировочных, испытательных, исследовательских и контрольных полетов (облетов) над аэродромом и в зонах на диспетчерских пунктах УВД должны, как правило,

присутствовать должностные лица командно-летного состава.

~~5.4.10. В случаях, когда интенсивность производственных (рейсовых) и аэродромных полетов превышает нормы, установленные для района аэродрома, решением руководителя полетов аэродромные полеты могут быть ограничены или временно прекращены*;~~

5.4.10. В случаях, когда интенсивность одновременно выполняемых рейсовых и аэродромных полетов превышает нормы, установленные для района аэродрома, решением руководителя полетов аэродромные полеты могут быть ограничены или временно прекращены*;

~~аэродромные полеты.~~

5.5. ОРГАНИЗАЦИЯ УВД ПРИ СОВМЕСТНОМ БАЗИРОВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РАЗЛИЧНЫХ ВЕДОМСТВ

5.5.1. Порядок организации управления воздушным движением при совместных полетах воздушных судов различных ведомств и их обеспечение определяются инструкцией по производству полетов в районе аэродрома, разрабатываемой на основании Положения об аэродромах совместного базирования.

5.5.2. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется органами УВД различных ведомств, размещаемыми в едином зале с одного командно-диспетчерского пункта.

5.5.3. При невозможности размещения органов УВД ГА и других ведомств в общем зале решением старшего авиационного начальника на период совместных полетов на основной командно-диспетчерский пункт выделяются представители от ведомственных органов для взаимодействия, согласования и управления воздушным движением.

5.5.4. Старшим руководителем полетов на аэродроме совместного базирования назначается представитель того ведомства, которое запланировало основные полеты на данные сутки.

В случае, если на эти сутки запланированы полеты одиночных воздушных судов другого ведомства, то от этого ведомства выделяется помощник руководителя полетов.

5.5.5. При одновременных полетах на аэродромах аэроузла управление ими координируется органом УВД одного из аэродромов по указанию старшего авиационного начальника аэроузла, а непосредственное управление воздушным движением по согласованию осуществляется органами УВД аэродромов, с которых производятся полеты.

5.5.6. Управление воздушным движением на аэродромах совместного базирования производится в соответствии с требованиями ОПП, НПП военной и гражданской авиации, инструкции по производству полетов в районе аэродрома.

5.6. ОРГАНИЗАЦИЯ УВД САМОЛЕТОВ 4-ГО КЛАССА И ВЕРТОЛЕТОВ В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ

5.6.1. Организация УВД самолетов 4-го класса и вертолетов всех классов в зоне взлета и посадки производится с соблюдением следующих требований:

— маршруты движения самолетов 4-го класса и вертолетов полностью или по возможности выводятся за пределы маршрутов захода на посадку и выхода после взлета тяжелых транспортных воздушных судов;

— при пересечении маршрутов самолетов 4-го класса и вертолетов с маршрутами тяжелых транспортных воздушных судов должен обеспечиваться вертикальный интервал между ними не менее 300 м;

— пересечение маршрутов движения тяжелых транспортных воздушных судов самолетами 4-го класса и вертолетами разрешается с разностью по высоте

не менее 300 м (но не менее 150 м) при наличии непрерывного радиолокационного контроля за их движением, с соблюдением следующих продольных интервалов в момент пересечения:

не менее 5 км, если самолет 4-го класса или вертолет проходит точку пересечения маршрутов раньше тяжелого транспортного воздушного судна;

не менее 10 км, если самолет 4-го класса или вертолет проходит точку пересечения маршрутов позже тяжелого транспортного воздушного судна, имеющего скорость полета по кругу 300 км/ч и менее;

не менее 15 км, если самолет 4-го класса или вертолет проходит точку пересечения маршрутов позже тяжелого транспортного воздушного судна, имеющего скорость полета по кругу более 300 км/ч;

— пересечение глиссады снижения и набора высоты тяжелых транспортных воздушных судов самолетами 4-го класса и вертолетами производится над ВПП или БПРМ при условии, что заходящее на посадку тяжелое транспортное воздушное судно находится до точки входа в глиссаду (ТВГ) или в районе первого разворота при выполнении взлета.

5.6.2. В целях обеспечения установленных интервалов эшелонирования самолетов 4-го класса и вертолетов до выбранного диспетчером момента пересечения схемы (маршрута) захода на посадку тяжелых транспортных воздушных судов устанавливаются характерные ориентиры, над которыми производится предусмотренный маневр.

Эти характерные ориентиры могут быть использованы как зоны ожидания на случай кратковременного ухудшения погоды (снежный заряд, гроза над аэродромом и др.).

5.6.3. Схемы полетов самолетов 4-го класса и вертолетов, рассчитанные исходные рубежи пересечения схем (маршрутов) полетов тяжелых транспортных

воздушных судов, особенности организации полетов и УВД и взаимодействия между диспетчерскими пунктами должны быть отражены в инструкции по производству полетов в районе аэродрома и технологиях работы диспетчеров.

5.6.4. Непосредственное управление движением самолетов 4-го класса и вертолетов в зоне взлета и посадки осуществляется диспетчерами ДПК МВЛ, размещенного в помещении ДПК (ДПСП) или СДП МВЛ, с общего или разнесенных СДП, исходя из возможности визуального наблюдения за движением в пределах зоны ответственности. При этом старшими являются: для диспетчера круга МВЛ — диспетчер круга, для диспетчера СДП МВЛ — диспетчер СДП.

5.6.5. При малой интенсивности полетов в отдельных случаях по решению начальника управления (РПО) ГА допускается возложение функций диспетчера круга МВЛ на диспетчера круга в соответствии с требованиями МГА.

5.6.6. Рубежи передачи УВД устанавливаются:

Для диспетчера круга МВЛ:

— с диспетчером СДП МВЛ (СДП):

при прилете — район четвертого разворота маршрута захода на посадку самолетов 4-го класса и вертолетов;

при вылете — район первого разворота (момент доклада экипажа о выполнении взлета);

— с диспетчером круга — высота на 100 м ниже высоты полета по кругу, установленной для тяжелых воздушных судов;

— с диспетчером МДП — граница зоны взлета и посадки, установленная ДПСП (ДПК).

Для диспетчера СДП МВЛ:

— с диспетчером руления:

перед вылетом — момент занятия воздушным судном предварительного старта;
после посадки — момент освобождения воздушным судном ВПП;

— с диспетчером круга МВЛ:

при вылете — район первого разворота (момент доклада экипажа о выполнении взлета);

при прилете — район четвертого разворота маршрута захода на посадку самолетов 4-го класса и вертолетов (в районе БПРМ).

5.6.7. Диспетчерские пункты ДПК МВЛ и СДП МВЛ размещаются и оборудуются в соответствии с нормами технологического проектирования объектов УВД ГА и перечнем основного (типового) оборудования.

5.7. ОРГАНИЗАЦИЯ УВД ПРИ ПОЛЕТАХ НИЖЕ НИЖНЕГО ЭШЕЛОНА

5.7.1. Полеты ниже нижнего эшелона выполняются на МВЛ второй категории и маршрутах вне их, в районах аэродромов (аэроузлов) и в районах ПАНХ.

5.7.2. В целях обеспечения безопасности полетов при УВД на высотах ниже нижнего эшелона предусматривается разведение воздушных судов с применением вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

5.7.3. Вертикальное расстояние между нижним эшелонном и высотой полета ниже нижнего эшелона должно быть не менее 300 м. Если по условиям превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней расстояние между нижним эшелонном и высотой полета воздушного судна ниже нижнего эшелона менее 300 м, то в данном районе

для других воздушных судов нижний эшелон органом УВД не назначается.

5.7.4. Между воздушными судами, следующими ниже нижнего эшелона, устанавливается вертикальный интервал в зависимости от их скоростей полета. При истинной скорости полета воздушных судов до 300 км/ч (включительно) вертикальный интервал устанавливается 150 м, при скорости более 300 км/ч — 300 м.

5.7.5. Для самолетов 4-го класса и вертолетов в местах пересечения с маршрутами полетов воздушных судов 1, 2 и 3-го класса при наличии радиолокационного контроля и продольного расстояния между ними не менее 5 км вертикальный интервал должен быть не менее 150 м.

5.7.6. Продольное эшелонирование воздушных судов при полетах по ПВП ниже нижнего эшелона устанавливается в зависимости от скорости полета: — при полете по одному маршруту на одной высоте — не менее 2 км;

— при пересечении высоты, занятой другим воздушным судном, не менее 2 км при скоростях полета до 300 км/ч (включительно) и не менее 5 км при скоростях полета более 300 км/ч.

5.7.7. При выполнении полетов и УВД по МВЛ и маршрутам вне их по особым ПВП ниже нижнего эшелона экипажи воздушных судов и диспетчеры службы движения руководствуются нормами продольного эшелонирования, установленными для полетов по ППП.

5.7.8. Боковое эшелонирование при полетах ниже нижнего эшелона по МВЛ и маршрутам вне их обеспечивается разведением воздушных судов на установленное удаление.

Применяются следующие виды бокового эшелонирования воздушных судов при полетах ниже нижнего эшелона:

— по разведенным МВЛ (маршрутам). Боковое удаление между ними должно быть не менее 5 км;

— по разведенным маршрутам в пределах ширины МВЛ. Ширина МВЛ в этом случае должна устанавливаться не менее 5 км;

— вдоль характерного линейного ориентира (река, железная или шоссейная дорога) с применением бокового эшелонирования не менее 5 км.

5.7.9. Организация УВД при полетах ниже нижнего эшелона определяется инструкцией по производству полетов в районе аэродрома и на МВЛ с учетом требований руководств и инструкций по отдельным видам работ по ПАНХ.

5.7.10. Безопасные высоты для "5.7.10. Порядок расчета безопасных высот полета определяется ИИИ ГА-85";

ниже эшелона установлены НПП ГА.
Расчет безопасной высоты по прибору для полета по маршруту ниже нижнего эшелона производится по формуле $H_{\text{без. прил}} = H_{\text{без. ист}} + H_{\text{рел}} - \Delta H$,
где $H_{\text{без. ист}}$ — установленное значение безопасной истинной высоты по ПВП, м;

$H_{\text{рел}}$ — абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий в пределах установленной полосы, м.

Если скорость полета воздушного судна не превышает 300 км/ч и видимость не менее 3 км, высота искусственных препятствий в районе аэродрома и по маршруту в равнинной и холмистой местности не учитывается. Во всех случаях при выполнении полетов по особым ПВП ниже нижнего эшелона

~~высота искусственных препятствий при расчете безопасной высоты учитывается.~~

5.7.11. Безопасная высота полета ниже нижнего эшелона выдерживается по минимальному давлению, приведенному к уровню моря. Безопасная высота полета указывается диспетчером АДП (АДП МВЛ) на основании штурманского расчета.

5.7.12. При организации полетов и УВД на МВЛ второй категории учитываются местные условия и другие особенности.

5.7.13. Полеты на МВЛ второй категории по особым ПВП после включения их в инструкцию по производству полетов в установленном порядке выполняются одиночными самолетами 4-го класса и вертолетами всех классов в пределах двух смежных зон ответственности диспетчеров МДП с обеспечением непрерывной двусторонней радиосвязи.

5.7.14. При отсутствии непрерывной двусторонней радиосвязи на протяжении всего маршрута полета выпуск одиночных воздушных судов разрешается командиром ОАО только для оказания срочной медицинской помощи и выполнения поисково-спасательных работ. О таком разрешении сообщается в вышестоящие и смежные органы УВД.

5.7.15. При прогнозировании погоды по нижней градации видимости менее 3 км для равнинной и холмистой местности (в горной — менее 5 км) выпуск воздушных судов по ПВП производится с учетом обеспечения установленных для особых ПВП интервалов эшелонирования. При этом встречное движение воздушных судов разрешается только по разведенным МВЛ с боковым удалением между внутренними кромками МВЛ не менее 5 км и с применением эшелонирования в соответствии с разд. 5.8 НПП ГА—78.

Встречное движение по разведенным маршрутам в пределах одной ширины МВЛ запрещается.

(НСД ГА/82/3.2—77,1)

5.7.16. Планирование полетов по МВЛ и маршрутам вне их ниже нижнего эшелона осуществляется базовыми аэропортами МВЛ на общих основаниях. Обеспечение планов полетов возлагается на диспетчеров АДП МВЛ и КДП МВЛ в соответствии с технологиями их работы.

5.8. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УВД НЕОБХОДИМЫМИ РАДИОТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ СВЯЗИ И КОНТРОЛЯ ЗА ДВИЖЕНИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

5.8.1. Для управления воздушным движением используются средства телефонной (радиотелефонной), телеграфной (радиотелеграфной) связи, телевизионные системы и другие средства визуальной и звуковой связи, а также радиотехнические средства контроля за движением воздушных судов — радиолокационные станции, радиолокационные комплексы, радиопеленгаторы, автоматизированные системы УВД.

5.8.2. Состав средств электросвязи, используемых для УВД, и радиотехнических средств контроля за движением воздушных судов устанавливается перечнем основного (типового) оборудования пунктов УВД.

5.8.3. Средства электросвязи, используемые для непосредственного управления воздушным движением, должны обеспечивать прямую, оперативную и устойчивую двустороннюю связь между диспетчерским пунктом и экипажами воздушных судов («диспетчер — экипаж»), а также между взаимодействующими диспетчерскими пунктами УВД («диспетчер — диспетчер»).

Для ведения радиосвязи с экипажами воздушных судов в зависимости от местных условий основным

и вспомогательным пунктам УВД устанавливаются (выделяются) одинаковые или различные радиочастоты.

5.8.4. Средства электросвязи, обеспечивающие работу каналов связи «диспетчер — экипаж» и «диспетчер — диспетчер», должны приводиться в действие за минимальное технически возможное время, но не более чем за 0,5 с. Продолжительность перерыва в работе при переходе (переключении) на резервные средства не должна превышать 15 с.

5.8.5. Радиообмен между диспетчерами службы движения (руководителями полетов) и экипажами воздушных судов, переговоры с должностными лицами взаимодействующих диспетчерских пунктов УВД и метеослужбы, а также метеоинформация, передаваемая по телефонным и радиотелефонным каналам электросвязи, должны обязательно фиксироваться на магнитной ленте автоматической магнитофонной звукозаписи.

Материалы звукозаписи должны храниться:

— не менее пяти суток — в аэропортах 1 и 2-го класса;

— не менее трех суток — в остальных аэропортах.

5.8.6. Для передачи диспетчерских сообщений по УВД и обеспечению движения воздушных судов используются наземные каналы телефонной и телеграфной междуаэропортовой связи гражданской авиации, а также абонентский телеграф и междугородные телефонные каналы Министерства связи СССР.

5.8.7. Станции связи предприятий ГА должны обеспечивать передачу и вручение адресатам телеграфных сообщений по УВД и обеспечению движения воздушных судов в соответствии с очередностью и сроками обработки телеграмм, установленными Наставлением по связи в гражданской авиации.

5.8.8. Время работы радиотехнических средств контроля за движением воздушных судов устанавливается регламентом аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР и МВЛ и указаниями руководителя полетов (диспетчера).

5.9. ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

5.9.1. Планирование и организация потоков воздушного движения производятся в целях приведения планируемого движения воздушных судов в соответствие с расчетной пропускной способностью органов УВД, воздушного пространства и аэродромов, с учетом изменений метеоусловий, а также отказов радиотехнических средств, вынужденных смещений секторов, введения местных и временных режимов полетов и ограничений.

5.9.2. Основными принципами планирования и организации потоков воздушного движения являются:

— равномерность загрузки диспетчерских пунктов службы движения;

— обеспечение высокой пропускной способности всех зон УВД и аэродромов;

— равномерность распределения потоков воздушных судов по времени суток и года;

— эффективность и рациональность использования воздушного пространства и воздушных судов;

— возможность использования в полной мере радиотехнических средств контроля, навигации, посадки и связи.

5.9.3. Планирование (организация) потоков воздушного движения подразделяется на следующие виды:

-- предварительное (перспективное);

- суточное;
- текущее.

5.9.4. Предварительное планирование (организация) потоков воздушного движения производится в период составления расписаний движения воздушных судов и их корректирования с соблюдением нормативов и осуществляется соответствующими органами МГА, УГА (РПО).

5.9.5. Суточное планирование (организация) потоков воздушного движения производится накануне дня полетов и заключается в составлении суточного плана потоков воздушного движения.

5.9.6. Текущее планирование (организация) потоков воздушного движения производится органами УВД в процессе выполнения полетов в целях корректирования программ движения воздушных судов в районах (зонах) УВД.

5.9.7. Планирование и организацию потоков воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ и маршрутах вне их осуществляют:

- в районах УВД — районные центры ЕС УВД;
- в зонах УВД — зональные центры ЕС УВД;
- в воздушном пространстве страны — Главный центр ЕС УВД.

5.9.8. Необходимость совершенствования организации потоков воздушного движения в конкретных зонах и районах УВД определяется руководящим составом службы движения УГА (РПО) и ЦУВД ГА в тех случаях, когда возросший уровень интенсивности воздушного движения требует принятия мер по повышению пропускной способности системы УВД.

(ИСД ГА/82/326.У/2)

5.9.9. Повышение пропускной способности системы УВД достигается;

— эффективным использованием спрямленных маршрутов;

— упрощением сети воздушных трасс (сокращением количества пересечений, созданием параллельных трасс);

— увеличением диапазона эшелонов, указанных в Перечне воздушных трасс СССР для полетов ГА;

— совершенствованием оборудования рабочих мест диспетчеров УВД;

— сокращением радиообмена «экипаж — диспетчер»;

— установлением безопасных интервалов эшелонирования воздушных судов;

— автоматизацией процессов управления воздушным движением.

5.9.10. Планирование потоков воздушного движения органы службы движения (РЦ, ЗЦ и ГЦ ЕС УВД) осуществляют с использованием специализированных АС УВД, вычислительных центров гражданской авиации, а также других технических средств.

5.9.11. Основными методами организации потоков воздушного движения накануне и в день полетов являются:

— обход перегруженных зон и районов УВД по разработанным обходным маршрутам;

— равномерное использование выделенных эшелонов полетов;

— планируемые задержки вылетов.

5.9.12. Зональный центр ЕС УВД планирование потоков воздушного движения осуществляет во взаимодействии с ПДСУ ГА (РПО) в целях корректировки пропускной способности аэропортов в период массовых задержек вылетов.

5.9.13. Главный центр ЕС УВД планирование потоков воздушного движения осуществляет во взаимодействии с ЦПДУ (ЦДС) ГА.

5.9.14. Указания Главного центра ЕС УВД по организации и планированию потоков воздушного движения являются обязательными для всех диспетчерских пунктов службы движения и экипажей воздушных судов.

5.10. ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

5.10.1. Диспетчерское обеспечение планов полетов означает:

- согласование и координирование органами ЕС УВД и автоматизированными центрами УВД планов движения воздушных судов гражданской авиации с планами полетов других ведомств по организации потоков воздушного движения на воздушных трассах, маршрутах вне трасс и в районах аэродромов;
- доведение планов движения воздушных судов гражданской авиации до органов, контролирующих и координирующих полеты;
- получение разрешения на выполнение каждого полета (за исключением полетов по расписанию) и информации об установленных ограничениях и режимах полетов от контролирующих и координирующих органов;
- корректирование планов полетов в целях обеспечения безопасности и равномерного распределения потоков движения воздушных судов и нагрузки на диспетчерские пункты;
- обеспечение экипажей воздушных судов информацией, необходимой в период принятия решения на вылет;

- сообщение экипажам информации относительно ограничений и запретов полетов, установленных органами, координирующими и контролирующими полеты;

- обеспечение экипажей воздушных судов в ходе полета информацией о техническом состоянии и метеоусловиях на аэродроме назначения и запасных аэродромах;

- координацию действий диспетчерских пунктов различных зон между собой и с органами управления полетами других ведомств в целях обеспечения безопасности воздушного движения;

- обеспечение каждого полета воздушных судов запасными аэродромами и выполнения полета на них;

- обеспечение пролета государственной границы, полетов над территорией иностранных государств и нейтральными водами воздушных судов, выполняющих международные рейсы;

- информацию взаимодействующих диспетчерских пунктов, служб аэропорта и экипажей о прекращении (ограничении) и возобновлении приема и выпуска воздушных судов;

- обеспечение экипажей воздушных судов в полете информацией, необходимой для предотвращения попадания в опасные метеоявления и в зоны, запрещенные для полетов;

- обеспечение экипажей информацией об условиях посадки, взлета и руления перед вылетом и посадкой;

- контроль обеспечения работы радио- и светотехнических средств аэродромов и воздушных трасс на период полетов.

5.10.2. Для обеспечения суточного плана потока воздушного движения диспетчер обязан:

— передать планы полетов в адреса и в сроки, предусмотренные Табелем сообщений о движении воздушных судов;

— при массовых задержках определять совместно с ПДСП очередность приема воздушных судов на своем аэродроме и согласовывать с АДП аэропортов первой посадки время выпуска воздушных судов из аэропортов вылета;

— своевременно информировать соответствующие службы авиапредприятия, диспетчерские пункты аэропортов по маршрутам полетов, ПДС УГА (РПО), координирующие и контролирующие органы об изменениях в суточном плане потока воздушного движения в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов;

— обеспечивать в установленном порядке полеты воздушных судов, выполняющих рейсы по расписанию, вне расписания, специальные (литерные) рейсы;

— осуществлять контроль готовности экипажа воздушного судна к вылету. При отклонении от установленных правил подготовки экипажей докладывать руководителю полетов;

— передавать в установленные сроки информацию о движении воздушных судов, о всех изменениях в суточном плане в адреса, определенные Табелем сообщений и Табелем внутренней информации.

5.10.3. Планирование и диспетчерское обеспечение планов полетов воздушных судов других ведомств по воздушным трассам (МВЛ) и воздушных судов ГА вне трасс (МВЛ) и на ведомственные аэродромы осуществляются в установленном МГА порядке.

Глава 6

НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

6.1. НАЗНАЧЕНИЕ И ЦЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

6.1.1. Назначение управления воздушным движением состоит в осуществлении постоянного контроля и регулирования процесса выполнения полетов в целях поддержания установленного порядка движения воздушных судов на аэродроме и в воздушном пространстве с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

6.1.2. Управление воздушным движением направлено на обеспечение пропускной способности и эффективного использования воздушного пространства с соблюдением установленных норм загрузки диспетчеров и безопасности полетов при УВД.

6.1.3. Порядок управления движением воздушных судов в районах аэродромов, на воздушных трассах СССР, МВЛ и маршрутах вне их устанавливается соответствующими инструкциями по производству полетов и технологиями работы, разрабатываемыми для каждого диспетчерского пункта с учетом местных условий полетов и особенностей УВД.

6.1.4. Диспетчеры, управляющие движением воздушных судов, обязаны соблюдать планы полетов, правила полетов, установленные безопасные интервалы между воздушными судами в полете, не допускать отклонения за пределы установленной ширины воздушных трасс, МВЛ, коридоров, маршрутов и схем набора высоты, снижения и захода на посадку. Отклонение от плана допускается по согласованию с вышестоящими органами службы движения.

6.1.5. Управление воздушным движением должно быть непрерывным, надежным и оперативным.

Радиообмен между диспетчерами и экипажами воздушных судов должен быть кратким, четким, понятным и строго соответствовать установленным Правилам и фразеологии радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами службы движения.

6.1.6. Запрещается отвлекать диспетчера в процессе непосредственного управления воздушным движением и привлекать во время дежурства к решению вопросов, не связанных с УВД.

6.1.7. Непосредственное УВД заключается:

— в постоянном контроле воздушной обстановки, ее изменения и в осуществлении управления процессом выполнения полетов путем подачи команд для установления и поддержания регламентированного порядка движения воздушных судов, передачи информации экипажам воздушных судов о метеорологических условиях и воздушной обстановке;

— в предотвращении опасных сближений между воздушными судами в полете и столкновений с наземными препятствиями при движении по аэродрому;

92

— в принятии своевременных мер по оказанию помощи экипажам воздушных судов в особых условиях и особых случаях в полете.

6.1.8. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется диспетчерскими пунктами службы движения.

6.1.9. Непосредственное управление воздушным движением в установленных зонах (районах) УВД возлагается только на один диспетчерский пункт, который осуществляет свои функции в соответствии с технологией УВД на принципе единоначалия и несет ответственность за соблюдение правил и режимов полетов. Передача УВД смежному диспетчерскому пункту производится на установленных рубежах, определенных инструкциями по производству полетов и технологиями работы диспетчеров службы движения.

6.1.10. Непосредственное управление воздушным движением должно осуществляться при устойчивой двусторонней радиосвязи экипажа воздушного судна с диспетчерским пунктом службы движения и, как правило, при непрерывном радиолокационном контроле.

6.1.11. Указания диспетчера службы движения являются обязательными для экипажей воздушных судов и должны беспрекословно ими выполняться.

В случаях явной угрозы безопасности полета командир воздушного судна в зависимости от сложившейся обстановки имеет право принимать самостоятельное решение с обязательным докладом диспетчеру, в зоне (районе) УВД которого находится данное воздушное судно.

В этих случаях ответственность за принятое решение несет командир воздушного судна.

6.1.12. Передача управления воздушным движением между органами УВД осуществляется на установленных рубежах. Рубежи передачи УВД устанавливаются, как правило, на границах районов УВД (секторов, направлений/ РЦ/ВРЦ, диспетчерских пунктов/, над характерными ориентирами в пределах зон РЛК; указывается в инструкциях по производству полетов, на картах и схемах диспетчерских пунктов и в технологиях работы диспетчеров. Рубежи и порядок передачи управления воздушным движением устанавливаются с учетом исключения в точках пересечения /схождения/ воздушных трасс одновременного управления двумя и более органами УВД".

6.2. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

6.2.1. Управление воздушным движением в районе аэродрома (аэроузла) осуществляется в соответствии с инструкцией по производству полетов, требования которой обязан твердо знать и точно выполнять личный состав службы движения аэродрома (аэроузла).

6.2.2. Непосредственное управление воздушным движением осуществляется диспетчерами дежурной смены службы движения на основании суточных планов полетов под руководством руководителя полетов (старшего диспетчера).

6.2.3. Управление воздушным движением при вылете.

6.2.3.1. Диспетчерское разрешение на вылет воздушных судов дает и оформляет диспетчер АДП на основании задания на полет и принятого командиром воздушного судна решения на вылет согласно требованиям, изложенным в п. 5.2.2 НПП ГА—78.

Выдача разрешения на вылет воздушному судну военной авиации с гражданского аэродрома, а также гражданскому воздушному судну для выполнения полета вне трассы СССР (МВЛ) или с посадкой на военном аэродроме производится только по согласованию с военным сектором РЦ (ЗЦ) УВД. Решение командира воздушного судна и диспетчерское разрешение на вылет оформляются в специальном журнале.

(НСД ГА/82/464,У/3)

6.2.3.2. Управление движением воздушных судов при вылете осуществляют диспетчеры ДПР, СДП (СДП МВЛ), ДПК (ДПСП), ДПК МВЛ, ДПН, а на аэродромах МВЛ диспетчер КДП МВЛ.

6.2.3.3. Управление движением воздушных судов при вылете начинается с момента начала движения воздушного судна после запуска двигателей

и заканчивается при выходе из района аэродрома. При буксировке воздушного судна для запуска двигателей функции диспетчера службы движения заключаются в назначении маршрута буксировки и места запуска двигателей.

6.2.3.4. Управление движением воздушных судов при вылете до предварительного старта осуществляет диспетчер ДПР, а в аэропортах, где ДПР отсутствуют, — диспетчеры ДПП, СДП или КДП МВЛ.

6.2.3.5. Разрешение на выруливание (буксировку) воздушного судна на предварительный старт или к месту запуска двигателей диспетчер ДПР дает по запросу экипажа при наличии разрешения АДП с указанием маршрута руления (буксировки), МПУ взлета и особенностей движения по аэродрому (при необходимости). Рубежом передачи УВД между ДПР и СДП является момент занятия воздушным судном предварительного старта.

При управлении движением воздушного судна на предварительный старт диспетчер ДПР обязан:

— соблюдать время, установленное расписанием для взлета;

— не допускать пересечения маршрута рулящего воздушного судна другими воздушными судами;

— соблюдать установленные временные интервалы при выпуске воздушных судов различных типов;

— при одновременных полетах на аэродроме воздушных судов различных типов при выдаче разрешений на запуск двигателей (буксировку) для взлета учитывать преимущества, установленные ОПП. Диспетчер ДПР несет ответственность за указания и информацию о маршруте и условиях руления воздушных судов.

6.2.3.6. Управление движением воздушного судна при выруливании с линии предварительного старта

до набора высоты 200 м при взлете (при полете на меньших высотах — заданной высоты) осуществляет диспетчер СДП.

6.2.3.7. Диспетчер СДП дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт по запросу экипажа и по согласованию с диспетчером посадки, сообщая экипажу:

- МПУ взлета;
- направление и скорость ветра;
- высоту нижней границы облаков, если она 200 м и ниже, видимость на ВПП (видимость), если она 2000 м и менее, измеренные непосредственно перед взлетом;
- об опасных метеоявлениях по курсу взлета (при их наличии);
- о наблюдаемых скоплениях птиц по курсу взлета;
- порядок выполнения маневра после взлета;
- состояние ВПП.

Диспетчеру СДП запрещается давать разрешение на занятие исполнительного старта одновременно двум воздушным судам.

Запрещаются взлеты воздушных судов с курсами, обратными последнему, за исключением аэродромов, где это предусмотрено инструкцией по производству полетов в районе аэродрома из-за географических условий;

разрешает взлеты воздушных судов только по согласованию с диспетчером основного СДП.

6.2.3.9. Диспетчеру СДП предоставляется право по согласованию со смежными диспетчерскими пунктами регулировать очередность взлетов воздушных судов в целях достижения максимальной пропускной способности аэродрома и безопасности полетов.

6.2.3.10. Диспетчеру СДП (СДП МВЛ) запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на взлет, если:

- другое воздушное судно уходит на второй круг и его местоположение не позволяет обеспечить установленные интервалы;
- впереди на ВПП с учетом КПБ находятся препятствия;
- фактическая погода ниже установленного минимума по высоте нижней границы облаков и видимости на ВПП (видимости);
- скорость и направление ветра превышают ограничения, установленные руководством по летной эксплуатации для воздушного судна данного типа;
- по курсу взлета в секторе 60° (по 30° справа и слева) наблюдаются опасные метеоявления или стая птиц;
- состояние ВПП не отвечает установленным требованиям.

6.2.3.11. Диспетчер СДП при управлении воздушным движением обязан:

- обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете, а также посадке и взлете;
- вести визуальное наблюдение за воздушными судами и в случае обнаружения внешних признаков их неисправности или неподготовленности к полету немедленно информировать об этом экипаж и доложить руководителю полетов (старшему диспетчеру);
- постоянно знать фактическую погоду на аэродроме;
- по информации руководителя полетов (инженера аэродромной службы) знать состояние ВПП, концевых и боковых полос безопасности и строго

соблюдать требования инструкции по взаимодействию при производстве работ на аэродроме.

6.2.3.12. Диспетчеру СДП запрещается вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлета и до набора высоты 200 м (заданной высоты — при полетах на меньших высотах), за исключением случаев, когда необходима срочная передача информации экипажу при угрозе безопасности полета.

6.2.3.13. Контроль за движением воздушных судов на разбеге и при наборе высоты 200 м осуществляет диспетчер СДП путем визуального наблюдения (в пределах видимости). В случае обнаружения посторонних предметов на ВПП сообщить экипажу воздушного судна, доложить руководителю полетов (старшему диспетчеру) и прекратить полеты до получения разрешения на их возобновление.

6.2.3.14. С момента занятия взлетевшим воздушным судном высоты 200 м или заданной высоты непосредственное управление движением передается от диспетчера СДП диспетчеру ДПК, который осуществляет управление движением воздушного судна до момента пересечения высоты второго эшелона зоны ожидания или до установленного расстояния при полетах ниже нижнего эшелона.

6.2.3.15. После установления радиосвязи с экипажем взлетевшего воздушного судна диспетчер ДПК передает условия входа в район аэродрома и информацию об опасных метеоусловиях по маршруту полета.

6.2.3.16. Контроль за выдерживанием маршрута полета воздушного судна и безопасных интервалов осуществляет диспетчер ДПК с помощью радиотехнических средств УВД.

6.2.3.17. После достижения воздушным судном высоты второго эшелона зоны ожидания или пролета

рубежа передачи (при выходе на высоте ниже нижнего эшелона) диспетчер ДПК передает экипажу указание о переходе на связь с диспетчером ДПП (МДП) и частоту его канала радиосвязи.

6.2.3.18. Передача управления движением взлетевшего воздушного судна от диспетчера ДПК диспетчеру ДПП (МДП) считается законченной после того, как будет прослушан радиообмен диспетчера ДПП (МДП) с экипажем воздушного судна о приеме управления. При приеме управления движением диспетчер должен опознать воздушное судно и определить его местонахождение.

6.2.3.19. Управление движением взлетевшего воздушного судна с высоты второго эшелона зоны ожидания до момента пересечения границы района аэродрома (подхода) осуществляется диспетчерами ДПП, ВДПП (ГДПП).

6.2.3.20. После приема воздушного судна на управление диспетчер ДПП должен сообщить экипажу условия выхода из района аэродрома (подхода) и контролировать полет воздушного судна по имеющимся радиотехническим средствам УВД.

В горной местности диспетчер, кроме того, обязан: — во время набора воздушным судном заданного эшелона не менее двух раз запросить у экипажа высоту полета и передать ему место или азимут в зависимости от наличия РТС;

— при обнаружении отклонений по направлению или высоте немедленно сообщить об этом экипажу и дать указание о выходе воздушного судна на безопасную траекторию полета.

6.2.3.21. При пролете воздушным судном границы района аэродрома (подхода) и входе в район УВД РЦ (смежного сектора ГДПП) диспетчер ДПП обязан проконтролировать местонахождение и высоту полета воздушного судна, передать его на уп-

правление диспетчеру РЦ (смежного сектора ГДПП) с указанием частоты его канала радиосвязи.

6.2.4. Управление воздушным движением при прилете.

6.2.4.1. Управление движением прилетающих воздушных судов осуществляют диспетчеры ДПП (ГДПП), ДПК (ДПК МВЛ), ЦДП (ДПСР), СДП (СДП МВЛ) и ЛПР, а на аэродромах МВЛ — диспетчеры КДП МВЛ.

6.2.4.2. Управление движением прилетающих воздушных судов начинается с момента пролета границы района аэродрома (подхода) и заканчивается при заруливании на перрон (стоянку).

6.2.4.3. Перед входом прилетающего воздушного судна в район аэродрома (подхода) диспетчер ДПП (ГДПП) должен получить необходимую информацию от диспетчера РЦ (от МДП — при полете воздушного судна по МВЛ).

6.2.4.4. При входе воздушного судна в район аэродрома (подхода) диспетчер ДПП (ГДПП) обязан — опознать воздушное судно, принять его на управление, сообщить экипажу место воздушного судна (при необходимости), а в горной местности — обязательно не менее двух раз, и условия полета в районе аэродрома (подхода);

— разрешить снижение воздушного судна с эшелона для захода на посадку на аэродром назначения с учетом его состояния, метеоусловий, запаса топлива на воздушном судне, минимума командира воздушного судна и преимущества в очередности захода на посадку, а при необходимости — направить воздушное судно в зону ожидания;

— согласовать с диспетчером круга (ДПСР) условия входа воздушного судна в зону взлета и посадки;

— обеспечить вывод воздушного судна на ДПРМ аэродрома посадки на эшелоне не ниже безопасного с последующим сжижением по установленным схемам;

— при полетах по ППП и ночью в районах горных аэродромов и при отсутствии маркировочного рубежа снижения и непрерывного радиолокационного контроля (угломерно-дальномерной системы) разрешать выход воздушного судна на ДПРМ на безопасном эшелоне для последующего снижения по установленным схемам;

— обеспечить продольное, боковое и вертикальное эшелонирование воздушных судов в своей зоне.

6.2.4.5. Если воздушное судно, находящееся в районе аэродрома, нуждается в немедленной посадке, диспетчер подхода обязан дать разрешение на внеочередной заход по установленной схеме кратчайшего пути и сообщить экипажу условия снижения для захода на посадку.

6.2.4.6. При невозможности обеспечить посадку воздушного судна на аэродроме назначения диспетчер ДПП должен получить от диспетчера РЦ подтверждение о готовности запасных аэродромов, сообщить экипажу фактическую и прогнозируемую погоду на них, а также по маршруту полета и рекомендовать аэродром посадки.

6.2.4.7. После принятия командиром воздушного судна решения о выборе запасного аэродрома сообщить экипажу условия полета в районе аэродрома (подхода). При выходе воздушного судна из района аэродрома (подхода) диспетчер передает управление воздушным судном диспетчеру РЦ (МДП).

6.2.4.8. Диспетчеру подхода запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на снижение, если:

- видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;
- высота нижней границы облаков менее 3/4 минимума командира воздушного судна;
- скорость ветра с учетом его направления превышает значения, установленные для воздушного судна данного типа и его командира;
- состояние поверхности ВПП не обеспечивает безопасности посадки.

В этих случаях диспетчер обязан по согласованию с руководителем полетов (старшим диспетчером) дать указание экипажу об уходе на запасный аэродром.

6.2.4.9. После занятия прилетающим воздушным судном высоты зоны взлета и посадки (высоты второго эшелона зоны ожидания) управление передается диспетчеру ДПК (ДПСР), ДПК МВЛ с сообщением частоты канала радиосвязи.

6.2.4.10. Диспетчер круга после установления связи с воздушным судном, заходящим на посадку, обязан опознать его, непрерывно вести контроль за соблюдением экипажем воздушного судна установленной схемы снижения и захода на посадку, обеспечивать снижение воздушного судна по заданной траектории с соблюдением безопасных интервалов и сообщить экипажу:

- место воздушного судна (при необходимости);
- разрешение на снижение и заход на посадку по выбранной экипажем системе;
- МПУ посадки;
- условия снижения;
- атмосферное давление на аэродроме;
- эшелон перехода;
- опасные метеоявления (при их наличии);
- высоту нижней границы облаков и видимость на ВПП (видимость);

- направление и скорость ветра у земли;
- состояние посадочной полосы и коэффициент сцепления.

Примечание. Данные о погоде, состоянии ВПП и коэффициенте сцепления передаются диспетчером экипажу при отсутствии на аэродроме автоматической передачи погоды по МВ каналу связи или по запросу экипажа.

Атмосферное давление на аэродроме передается экипажу во всех случаях без запроса. При заходе воздушного судна на посадку в сложных метеоусловиях диспетчер обязан до подхода воздушного судна к четвертому развороту (до точки входа в глиссаду) получить от наблюдателя АМСГ уточненные данные метеозаписей и сообщить их экипажу.

В случае изменения метеорологической обстановки на аэродроме или возникновения опасных явлений в процессе захода воздушного судна на посадку диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

Примечание. В аэропортах Внуково, Домодедово, Шереметьево уточненные данные метеозаписей передаются экипажу воздушного судна диспетчером посадки.

6.2.4.11. Диспетчеру ДПК запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на снижение с эшелона перехода и заход на посадку, если:

- видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;
- высота нижней границы облаков менее 3/4 минимума командира воздушного судна, а на аэродромах, оборудованных системой ОСП и не имеющих ПРЛ, — менее высоты принятия решения;
- скорость ветра с учетом направления и состояния ВПП не соответствует установленным нормам.

При этом диспетчер ДПК обязан согласовать с руководителем полетов (диспетчером ДПП) порядок

дальнейшего полета воздушного судна и дать соответствующие указания его экипажу.

6.2.4.12. После достижения воздушным судном рубежа передачи УВД — момента обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе посадочного радиолокатора (в районе четвертого разворота) — диспетчер ДПК дает указание экипажу о переходе на связь с диспетчером посадки с сообщением его частоты канала радиосвязи.

6.2.4.13. Диспетчер посадки после приема воздушного судна на управление обеспечивает заход на посадку по выбранной командиром воздушного судна системе посадки и дает разрешение на посадку, если метеоусловия на аэродроме соответствуют минимуму.

О неисправностях и отказах системы посадки диспетчер обязан немедленно информировать экипаж и дать ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

6.2.4.14. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСР) обязан: — контролировать с помощью радиолокатора заход воздушного судна на посадку по КГС (ОСП), информируя экипаж об отклонениях от установленной схемы захода по курсу и глиссаде;

— управлять заходом воздушного судна на посадку по РСР путем подачи экипажу команд, обеспечивающих соблюдение заданной траектории полета на предпосадочной прямой до пролета БПРМ, после чего давать информацию о положении воздушного судна относительно траектории полета и об удалении от ВПП;

— дать команду экипажу воздушного судна, заходящему на посадку, об уходе на второй круг при грубых отклонениях от курса и глиссады.

6.2.4.15. Диспетчер посадки (ПДП, ДПСР) дает командиру воздушного судна разрешение на посад-

ку по его докладу о готовности к посадке до пролета ВПР, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП.

6.2.4.16. Диспетчеру посадки запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на посадку, если:

— в воздушном пространстве на пути снижения воздушного судна имеются препятствия;

— видимость на ВПП (видимость) менее минимума командира воздушного судна;

— высота нижней границы облаков ниже минимума командира воздушного судна;

— скорость ветра с учетом направления превышает значения, установленные для воздушного судна данного типа и его командира;

— состояние поверхности ВПП не обеспечивает безопасность посадки;

— от диспетчера СДП не поступил доклад о том, что ВПП с учетом КПБ свободна.

В этих случаях диспетчер обязан дать экипажу указание об уходе на второй круг.

6.2.4.17. Диспетчер СДП контролирует движение воздушного судна и управляет им после пролета БПРМ (удаление 1000 м) с момента визуального его обнаружения до освобождения ВПП; время посадки воздушного судна сообщает экипажу и абонентам согласно Табелю внутренней информации.

При обнаружении внешних признаков неисправности воздушного судна или положение воздушного судна в пространстве относительно ВПП не обеспечивает безопасную посадку диспетчер СДП обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

6.2.4.18. При изменении метеоусловий на аэродроме, состоянии ВПП и ее оборудования, а также в других случаях решение об изменении направления

рабочего старта (ВПП) принимает руководитель полетов (старший диспетчер), который обязан:

— проинформировать диспетчерские пункты и заинтересованные службы о предстоящей смене старта (ВПП) с указанием времени;

— дать команду на подготовку к включению в установленное время средств обеспечения полетов с новым стартом (ВПП);

— установить порядок движения воздушных судов в районе аэродрома в связи со сменой старта (ВПП), обеспечивающий соблюдение безопасных интервалов между ними;

— получить доклады о готовности служб, входящих в оперативное подчинение (ЭРТОС, АМСГ, аэродромной, аварийно-спасательной и др.), к работе с новым стартом (ВПП);

— организовать контроль за работой диспетчеров, исключающий возможность нарушения правил УВД при работе с новым стартом (ВПП).

Порядок смены старта (ВПП) устанавливается инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

6.2.4.19. После посадки и освобождения ВПП воздушное судно передается на управление диспетчеру ДПР, который указывает экипажу маршрут руления, номер или место стоянки на перроне.

Диспетчер ДПР контролирует движение воздушного судна до занятия стоянки (места) на перроне и выключения двигателей, сообщает абонентам согласно Табелю внутренней информации номер рейса, номер (позывной) и номер стоянки на перроне прибывшего воздушного судна.

6.2.5. Управление движением воздушных судов при пролете района аэродрома (аэроузла).

6.2.5.1. Управление движением воздушных судов, пролетающих через район аэродрома (аэроузла), осуществляют диспетчеры ДПП (ГДПП) и МДП на высотах ниже нижнего эшелона.

Пролет через зоны взлета и посадки аэродромов транспортной авиации допускается с близко расположенных аэродромов МВЛ с разрешения и под управлением диспетчеров ДПК.

6.2.5.2. До входа в район аэродрома пролетающего воздушного судна диспетчеры ДПП (ГДПП), МДП, ДПК должны получить от смежного диспетчерского пункта следующую информацию: о расчетном времени входа в район аэродрома, тип и позывной, эшелон (высоту) пролета и маршрут следования воздушного судна.

Получив информацию, диспетчер определяет условия пролета района аэродрома.

6.2.5.3. При входе пролетающего воздушного судна в район аэродрома и получении доклада экипажа о входе уточняются место (радиопеленг) воздушного судна, условия полета, выдается разрешение на пролет и указываются маршрут полета, коридор и время пролета, эшелон (высота).

6.2.5.4. В процессе пролета воздушным судном района аэродрома диспетчеры соответствующих пунктов осуществляют контроль за полетом с помощью ГЛС, обеспечивая безопасные интервалы движения.

6.2.5.5. До выхода пролетающего воздушного судна из района аэродрома диспетчеры соответствующих пунктов [ДПП (ГДПП), МДП, ДПК] передают смежным диспетчерским пунктам РЦ (ДПП, МДП) информацию о пролетающем воздушном

судне в соответствии с технологией и получают подтверждение о готовности их к приему на управление воздушного судна.

6.2.5.6. При пролете воздушным судном коридора выхода из района аэродрома контролируется его местонахождение, время пролета и дается указание командиру воздушного судна о переходе на связь с диспетчером РЦ, смежного ДПП или МДП (соответственно) с сообщением частоты канала радиосвязи.

6.3. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ НА ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ СССР И МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ПЕРВОЙ КАТЕГОРИИ

6.3.1. Управление воздушным движением на воздушных трассах СССР и местных воздушных линиях первой категории осуществляют диспетчеры РЦ (ВРЦ ЕС УВД, ВРЦ УВД) и МДП.

6.3.2. В процессе полетов воздушных судов по воздушным трассам и МВЛ первой категории диспетчер РЦ (ВРЦ ЕС УВД, ВРЦ УВД) должен осуществлять непрерывный контроль за движением каждого воздушного судна и подготавливать заранее решения для регулирования потока воздушного движения в точках пересечения воздушных трасс, на рубежах передачи управления диспетчерам смежных районов и диспетчерам подхода аэродромов.

6.3.3. Диспетчеры РЦ управляют воздушным движением в установленном воздушном пространстве района УВД во взаимодействии с диспетчерами смежных РЦ (ВРЦ ЕС УВД, ВРЦ УВД), ДПП, ЗЦ ЕС УВД, МДП, а также с должностными лицами органов УВД других ведомств.

6.3.4. Передача непосредственного управления движением воздушного судна между органами УВД

ГА и других ведомств осуществляется на установленных рубежах и предварительно согласованных высотах.

6.3.5. Управление считается принятым, когда орган УВД, которому передается управление, установил двустороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна и радиолокационный контроль за его полетом и подтвердил экипажу прием его на управление с последующим докладом об этом органу УВД, передавшему управление, по наземным каналам связи или через экипаж воздушного судна.

6.3.6. Диспетчер РЦ обязан:

— анализировать состояние воздушной и метеорологической обстановки в контролируемом воздушном пространстве и в соответствии с этим передавать экипажам воздушных судов информацию и указания о соблюдении установленного режима полетов;

— назначать наиболее экономичные эшелоны в зависимости от воздушной и метеорологической обстановки и типа воздушного судна;

— давать экипажам указания об изменении курса, скорости и высоты полета в целях недопущения отклонения воздушных судов от трассы и соблюдения безопасных интервалов между ними в соответствии с установленными правилами полетов;

— обеспечивать по согласованию с органами УВД других ведомств обход воздушными судами зон с опасными для полета метеоявлениями;

— при ухудшении метеоусловий в пункте назначения немедленно сообщать об этом командиру воздушного судна и диспетчеру смежного РЦ, под управлением которого находится воздушное судно;

— по согласованию с командиром воздушного судна обеспечивать полет на запасный аэродром (при невозможности посадки на аэродроме назначения).

6.3.7. При направлении воздушного судна на запасный аэродром диспетчер обязан сообщить командиру воздушного судна готовность запасных аэродромов к приему, фактическую и прогнозируемую погоду на них и уточнить запас топлива.

После принятия командиром воздушного судна решения о выборе запасного аэродрома диспетчер обязан:

— согласовать с ведомственными органами маршрут и высоту (эшелон) полета;

— передать командиру воздушного судна (по запросу) маршрут, эшелон (высоту) полета, погоду по трассе и другие данные;

— передать диспетчеру смежного РЦ (ДПП запасного аэродрома) необходимые данные о воздушном судне, направленном на запасный аэродром;

— осуществлять контроль за движением воздушного судна с использованием радиотехнических средств до момента передачи УВД диспетчеру смежного РЦ (ДПП запасного аэродрома).

6.3.8. При управлении движением воздушного судна, выполняющего беспосадочный полет с дальностью более 5000 км; и при сложных метеоусловиях на аэродроме назначения диспетчеры РЦ, осуществляющие УВД на участке полета за 1500—2000 км до пункта назначения, должны постоянно знать метеорологическую обстановку и состояние ВПП на аэродроме назначения и на запасных аэродромах. В случае ухудшения метеоусловий своевременно информировать об этом экипаж воздушного судна и быть готовыми оказать содействие командиру воздушного судна в принятии правильного решения по продолжению полета.

Диспетчеры РЦ аэродрома назначения в этих случаях обязаны своевременно информировать РЦ по

трассе об ухудшении метеоусловий и наличии запасных аэродромов.

6.3.9. В случае использования воздушной трассы для выполнения внутрисоюзных и международных рейсов иностранными воздушными судами управление их движением должно соответствовать требованиям раздела 6.6 настоящего Наставления.

6.3.10. Управление движением воздушных судов, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы, осуществляется в соответствии с требованиями инструкции по выполнению и обеспечению этих рейсов.

6.3.11. Полеты на МВЛ первой категории в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

6.3.12. Диспетчерам службы движения запрещается назначать один и тот же эшелон (высоту) для полетов воздушных судов по ПВП и ППП.

6.3.13. Изменение назначенного эшелона (высоты) диспетчер разрешает с соблюдением мер безопасности полетов.

6.3.14. При выдаче разрешения, связанного с занятием или пересечением занятого другим воздушным судном эшелона или воздушной трассы, диспетчер обязан обеспечить безопасные интервалы.

6.3.15. При необходимости пересечения воздушной трассы (МВЛ) воздушным судном, находящимся под контролем военного органа УВД, выдача разрешения на пересечение производится по запросу военного органа (ВС РЦ, КП) гражданским органом УВД (ГС РЦ, МДП), который обязан не позднее чем за 15 мин до времени пересечения воздушной трассы (МВЛ) передать военному органу согласие на пересечение и указать эшелон (высоту), место и время пересечения.

6.3.16. При последовательном пересечении военным воздушным судном нескольких воздушных трасс СССР или МВЛ гражданский орган УВД, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением в районе пересечения; может выдать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс.

6.3.17. Разрешение на пересечение воздушной трассы (МВЛ) при вылете военного воздушного судна с аэродрома, расположенного вблизи воздушной трассы (МВЛ), дается командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом с указанием условий пересечения, согласованных взаимодействующими органами УВД, осуществляющими управление воздушным движением в районе пересечения воздушной трассы (МВЛ). Пересечение осуществляется под контролем обоих органов УВД (ГС РЦ и ВС РЦ) при обязательной радиосвязи командира воздушного судна с одним из них.

6.3.18. Контроль за движением воздушных судов на воздушных трассах и МВЛ первой категории осуществляется с использованием радиотехнических средств, по донесениям экипажей и процедурным методом (ведением графиков, применением стрипов).

6.4. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ НА МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВТОРОЙ КАТЕГОРИИ

6.4.1. Управление воздушным движением в районах аэродромов МВЛ осуществляется КДП МВЛ, СДП МВЛ и ДПК МВЛ.

6.4.2. В неклассифицированных аэропортах, не имеющих диспетчеров службы движения, обеспечение полетов возлагается на начальников аэропортов, диспетчеров-информаторов. Они обязаны информировать экипажи о состоянии аэродрома, метеоус-

112

ловиях и других данных, необходимых для принятия командиром воздушного судна решения о выполнении взлета и посадки.

6.4.3. Управление воздушным движением на МВЛ второй категории осуществляют диспетчеры МДП в установленных для них границах воздушного пространства района УВД. Диспетчеры МДП оперативно подчинены соответствующим РЦ. Диспетчеру МДП оперативно подчиняются диспетчеры ВМДП, если такие пункты организованы в границах района ответственности МДП.

6.4.4. Управление воздушным движением диспетчер МДП осуществляет с помощью радиотехнических средств, графического контроля и по докладам экипажей, передаваемым непосредственно или через приписные аэропорты МВЛ и воздушные суда.

6.4.5. В процессе управления воздушным движением диспетчер МДП осуществляет взаимодействие с АДП МВЛ (АДП), КДП МВЛ, СДП МВЛ, ДПК МВЛ, ВМДП, РЦ и смежными МДП. Рубежи передачи УВД для диспетчеров МДП устанавливаются технологией работы с учетом местных особенностей.

6.4.6. При управлении воздушным движением диспетчер МДП несет ответственность за своевременность и правильность информации, выдаваемой командирам воздушных судов, назначение безопасных высот полета и обеспечение безопасных интервалов между воздушными судами при выполнении полетов по особым ПВП.

6.4.7. Диспетчер МДП обязан поддерживать радиосвязь с экипажами воздушных судов, находящихся на управлении, непосредственно или через другие воздушные суда и близлежащие аэропорты (аэродромы). При неустойчивой МВ радиосвязи использовать ДКМВ каналы.

6.4.8. Диспетчеры службы движения аэропортов МВЛ обязаны требовать от экипажей проверки бортовых ДКМВ радиостанций при выруливании на старт. Полеты на МВЛ с неисправной бортовой ДКМВ радиостанцией запрещаются.

6.4.9. Диспетчеры обязаны информировать экипажи воздушных судов о воздушной и метеорологической обстановке, в том числе и о встречном движении на разведенных маршрутах.

6.4.10. Переход с полетов по ПВП на полеты по особым ПВП в связи с ухудшением метеоусловий осуществляет командир воздушного судна по согласованию с диспетчером МДП (КДП МВЛ). Диспетчер МДП (КДП МВЛ) в этом случае обязан обеспечить установленные безопасные интервалы между воздушными судами.

6.4.11. Пересечение МВЛ производится воздушными судами только с разрешения диспетчера МДП. При потере связи с диспетчером МДП экипаж за 10 мин до пересечения МВЛ обязан по МВ радиостанции передать в эфир блиндом место, высоту, расчетное время, а в момент пересечения и фактическое время пересечения МВЛ в целях информации других экипажей воздушных судов, находящихся в этом районе.

6.4.12. При отсутствии прямых телефонных связей между смежными МДП для передачи информации о воздушном движении диспетчеру необходимо использовать ДКМВ радиосвязь, а при ее отсутствии в качестве резервного варианта — абонентский телетайп, каналы РЦ, а также передачу через воздушные суда.

6.5. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ПО ОСОБЫМ ПВП

6.5.1. Для полетов по особым ПВП в управлениях (РПО) ГА выделяются местные воздушные линии,

наиболее обеспеченные средствами РТО и связи. Выделенные МВЛ для полетов по особым ПВП в границах района УВД одного МДП утверждаются приказом командира ОАО, в границах двух и более МДП — приказом начальника управления (РПО) ГА.

6.5.2. Пригодность МВЛ для полетов по особым ПВП определяется следующими требованиями:

— полное исключение на МВЛ встречного движения и пересечения на одной высоте маршрутов полетов воздушных судов;

— разделение коридоров района аэродрома на входные и выходные и их совпадение (по возможности) по направлению с основными МВЛ;

— наличие на МВЛ хорошо видимых с воздуха ориентиров при метеоусловиях, установленных для особых ПВП и обеспечивающих определение места воздушного судна визуально по наземным ориентирам;

— наличие контроля по РЛС или МВ АРП за выходом воздушных судов из круга и входом в зону взлета и посадки аэродрома;

— обеспечение непрерывной МВ и ДКМВ радиосвязи диспетчерских пунктов с экипажами воздушных судов от взлета до посадки.

6.5.3. В аэропортах, обеспечивающих полеты по особым ПВП, на рабочих местах диспетчеров должны быть схемы МВЛ, выделенных для полетов по особым ПВП, со следующими данными: профиль рельефа местности МВЛ, основные контрольные ориентиры, зоны дальности действия приводных радиостанций, обзорных РЛС, МВ АРП, станции МВ и ДКМВ радиосвязи базовых и промежуточных аэродромов, границы зон ответственности диспетчерских пунктов; безопасные высоты полета, варианты маневров по выдерживанию временных

интервалов между воздушными судами при переходе от ПВП к особым ПВП, а также рубежи передачи УВД.

6.5.4. Полеты по особым ПВП выполняются в пределах одного диспетчерского района одиночными воздушными судами.

Для выполнения полетов по особым ПВП в смежные диспетчерские районы необходимо получить специальное разрешение от органов УВД этих районов.

6.5.5. Полеты воздушных судов на МВЛ по особым ПВП ниже нижнего эшелона с пересечением маршрутов (районов), по которым производятся полеты по ПАНХ, запрещаются.

6.5.6. Полеты по особым ПВП планируются и выполняются с расчетом, чтобы временной интервал между воздушными судами по маршруту до пункта назначения или расхождения составлял не менее 10 мин.

6.5.7. Решение на вылет по особым ПВП принимает командир воздушного судна на основании готовности экипажа и воздушного судна, анализа метеоусловий, а также информации диспетчера АДП МВЛ (АДП) о состоянии основного и запасного аэродромов, воздушной обстановки и обеспечения полетов.

6.5.8. Диспетчерское разрешение на вылет "6.5.8. Диспетчерское разрешение на вылет по особым ПВП (АДП) — это разрешение диспетчера АДП МВЛ (АДП).

При выдании разрешения на вылет диспетчер обязан проверить допуск командира воздушного судна к полетам по ППП".

МВЛ) полеты по особым ПВП запрещаются.

6.5.9. Диспетчерское разрешение в "диспетчерское разрешение на срочные полеты, связанные со спасением жизни людей или стихийным бедствием в условиях менее установленных значений для полетов по ППП, выдается в соответствии с требованиями п.2.1.9. НПП ГА-85".

управления или командира предприятия (подразделения) ГА под их личную ответственность и при согласии командира воздушного судна.

6.5.10. Выпуск с аэродромов МГА воздушных судов других ведомств для полетов по особым ПВП производится с разрешения соответствующих органов по принадлежности воздушных судов.

6.5.11. Управление воздушным движением по особым ПВП в границах района УВД МДП (ВМДП) осуществляется в соответствии с требованиями НПП ГА и технологий работы диспетчеров.

Когда полет воздушного судна выполняется за пределами дальности действия радиотехнических средств МДП (ВМДП), но в зоне приписного аэродрома МВЛ, то УВД должно осуществляться через диспетчера-информатора или же с базовых аэродромов на ДКМВ канале радиосвязи.

6.5.12. В процессе УВД по особым ПВП диспетчер должен уделять особое внимание контролю по докладам экипажей за выдерживанием временных интервалов между воздушными судами.

При тенденции к сокращению установленных интервалов между воздушными судами диспетчер обязан:

— уточнить местонахождение воздушных судов (при наличии радиолокационного контроля);

— уточнить скорости полета воздушных судов;

— передать указания экипажам об изменении скорости полета в допустимых пределах;

— если скорость полета изменить нельзя, дать команду позади идущему воздушному судну на выполнение соответствующего маневра (отворота или виража);

— потребовать от экипажей доклада об окончании маневра и времени выхода на заданный маршрут;

— разрешить дальнейший полет по маршруту после установления требуемого интервала.

6.5.13. В случае входа в район аэродрома (аэроузла) для захода на посадку одновременно нескольких воздушных судов на интервалах, менее установленных, диспетчер обязан:

— уточнить место воздушных судов, направление полета и расчетное время прилета каждого воздушного судна;

— определить время посадки воздушных судов в пункте назначения;

— принять меры для создания безопасных интервалов подхода к аэродрому и посадки воздушных судов;

— передать указания экипажам о времени выхода на аэродром посадки.

6.5.14. При входе каждого воздушного судна в зону действий АРП или РЛС диспетчер по запросу экипажа уточняет и передает ему направление или местонахождение воздушного судна относительно аэродрома.

6.5.15. При возникновении особых случаев в полете по особым ПВП диспетчер обязан:

— прекратить дальнейший выпуск воздушных судов с аэродрома;

— обеспечить безопасность движения воздушных судов по маршруту, где сложилась особая ситуация;

— оказать необходимую помощь экипажу воздушного судна.

6.6. УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

6.6.1. Иностранные воздушные суда выполняют полеты в воздушном пространстве СССР на основании правительственных соглашений между СССР и их государствами о воздушном сообщении или по специальным разрешениям, выдаваемым МГА в установленном порядке.

6.6.2. Регулярные полеты иностранных воздушных судов выполняются по расписаниям и договорам на чартерные перевозки, согласованным между авиакомпаниями, получившими лицензии от своих государств на осуществление воздушных сообщений в соответствии с заключенными правительственными соглашениями.

6.6.3. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР выполняются по утвержденным международным трассам и на аэродромах, выделяемые для обслуживания международных полетов и включенные в АИП СССР.

6.6.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве СССР экипажи иностранных воздушных судов подчиняются правилам, публикуемым в АИПе СССР.

6.6.5. Выпуск и прием иностранных воздушных судов в аэропортах на территории СССР производятся в соответствии с суточным планом полетов, составляемым на основании расписания движения на международных воздушных линиях СССР, плана чартерных рейсов, обеспеченных установленным порядком.

6.6.6. Не позднее чем за 30 мин до вылета по расписанию экипаж иностранного воздушного судна обязан представить диспетчеру АДП аэропорта вылета план полета (флайт-план) для получения согласия на диспетчерское обслуживание.

6.6.7. При задержке вылета с переносом его на следующие сутки диспетчер АДП должен принять от экипажа иностранного воздушного судна предварительную диспетчерскую информацию (заявку) с указанием графика полета (аэропорт вылета, время вылета, маршрут, скорость полета, высота, время входа в РЦ, время пролета государственной границы, аэропорт посадки и время посадки).

На основании предварительной диспетчерской информации (заявки) составляется предварительный план полета и передается в сроки и адреса в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов.

6.6.8. Диспетчер АДП обязан проверить план полета (флайт-план) в части, касающейся соответствия маршрута полета утвержденной договорной воздушной трассе на территории СССР и используемых запасных аэродромов, предусмотренных правительственным соглашением о воздушном сообщении.

6.6.9. Назначить командиру иностранного воздушного судна ВПП для взлета, курс взлета, маршрут руления и передать информацию об ограничениях, установленных на аэродроме для обеспечения безопасности аэродромного движения.

6.6.10. После проверки представленного плана полета (флайт-плана) диспетчер АДП обязан оформить адресную часть, передав один экземпляр плана полета на узел связи для сообщения его центрам управления воздушным движением по маршруту полета; составить телеграмму с сообщением о вылете по форме, установленной международными правилами, и согласно Табелю внутренней информации передать указание службам аэропорта, обеспечивающим выпуск иностранного воздушного судна, о разрешении его выпуска.

6.6.11. Решение на вылет, принятое командиром иностранного воздушного судна, не может быть отменено диспетчером АДП, за исключением случая, когда в плане полета в качестве запасного аэродрома указан аэродром вылета, условия погоды на котором ниже государственного минимума для посадки. В этом случае диспетчер АДП должен рекомендовать командиру иностранного воздушного судна руководствоваться приложением 6 к Чикаг-

ской конвенции 1944 г. в части, касающейся выбора запасных аэродромов.

6.6.12. Выдача разрешения экипажу иностранного воздушного судна на запуск двигателей, управление его движением до занятия ВПП для взлета, управление взлетом и полетом в районе аэродрома осуществляются органами службы движения аэродрома вылета, выполняющими эти функции по правилам и технологиям работы диспетчерских пунктов и в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэродрома.

6.6.13. Радиообмен между диспетчером службы движения и экипажами иностранных воздушных судов осуществляется на английском языке. В исключительных случаях радиообмен может вестись на русском языке, если это предусмотрено правительственными соглашениями.

6.6.14. Эшелонирование иностранных воздушных судов при полетах в воздушном пространстве СССР осуществляется в соответствии с правилами полетов, опубликованными в АИПе СССР. Таблица вертикального эшелонирования воздушных судов по стандартам ИКАО приведена в приложении 4.

6.6.15. Безопасность движения иностранных воздушных судов обеспечивается органами службы движения только при условии выполнения полета строго в пределах международной трассы. Отклонение от трассы не допускается. Диспетчеры РЦ должны непрерывно следить за движением иностранных судов, управлять их движением в соответствии с технологией работы и предупреждать любые отклонения от трассы полета.

6.6.16. Экипажи иностранных воздушных судов, не выполняющие в полете команды органов УВД о прекращении нарушения режима полета, считаются нарушителями режима полетов, принуждаются к

посадке и привлекаются к строгой ответственности согласно Воздушному кодексу Союза ССР.

Иностранные воздушные суда, нарушающие режимы полета, перехватываются истребителями ПВО по докладу органа УВД в установленном порядке. При перехвате иностранных самолетов — нарушителей режима применяются сигналы, установленные Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР.

6.6.17. Пересечение государственной границы СССР иностранными воздушными судами при входе в воздушное пространство СССР и при выходе из него осуществляется в соответствии с правилами, опубликованными в АИПе СССР, и с разрешения диспетчера, в районе УВД которого находится коридор государственной границы.

6.6.18. При различии в системах эшелонирования СССР и другого государства смена эшелона производится за 30 км или по указанию диспетчера до пересечения государственной границы СССР с этим государством (границы района УВД над открытым морем).

6.6.19. Пролет иностранным воздушным судном государственной границы СССР должен быть проконтролирован диспетчером РЦ с помощью радиотехнических средств и по докладу экипажа иностранного воздушного судна.

6.6.20. Пролет государственной границы СССР без связи запрещается, за исключением случаев, когда в полете произошел отказ радиосвязи в период непосредственного управления движением воздушного судна диспетчером службы движения СССР или после получения от него разрешения на пролет государственной границы СССР.

6.6.21. В случаях невозможности посадки иностранного воздушного судна на аэродроме назначения

и на запасных аэродромах, указанных в плане полета, диспетчер РЦ рекомендует другие международные аэродромы СССР.

6.6.22. В аварийных ситуациях посадка иностранного воздушного судна может производиться на других аэродромах ГА и ведомственной авиации, в том числе и на специально выделенных военных аэродромах. Разрешение на полет и посадку иностранного воздушного судна на военном аэродроме согласовывается с военным сектором РЦ ЕС УВД в установленном порядке.

6.6.23. О посадке иностранного воздушного судна на запасный ведомственный аэродром орган УВД обязан немедленно доложить в ЦДС ГА и получить указания о дальнейших действиях экипажа иностранного воздушного судна и эвакуации пассажиров. Полученные от ЦДС ГА указания передать командиру иностранного воздушного судна.

6.6.24. Управление движением иностранных воздушных судов на международных воздушных трассах СССР и в районах аэродромов осуществляют диспетчеры службы движения ГА в соответствии с требованиями Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, НПП ГА, инструкций по производству полетов на международных аэродромах и технологий работы.

6.7. ОСОБЕННОСТИ УВД С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ

6.7.1. Организация и особенности воздушного движения в зонах и районах УВД определяют необходимый уровень автоматизации и технического оснащения пунктов УВД.

6.7.2. Для целей УВД используются автоматизированные системы УВД (АС УВД), аэродромные и трассовые первичные и вторичные радиолокаторы,

радиолокационные системы посадки, аппаратура сбора, обработки и отображения информации, автоматические системы связи, а также резервные радиотехнические средства.

6.7.3. Обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при УВД в наиболее загруженных зонах с интенсивным воздушным движением обеспечивается комплексной автоматизацией основных процессов УВД и применением отдельных технических средств обработки и отображения информации.

6.7.4. При использовании АС УВД достигается:
— отображение на индикаторах воздушной обстановки (ИВО), совмещенных план-индикаторах (СПИ) координатной, картографической, метеорологической и дополнительной информации о воздушных судах, включая: радиотелефонный позывной (номер рейса или присвоенный код), текущую и заданную высоту полета, высоту передачи управления, остаток топлива, сигналы отказа радиосвязи, нападения на экипаж, бедствия и др.;
— представление на таблично-знаковый индикатор (ТЗИ) плановой информации о расчетном времени входа в зону УВД и выхода из нее, о высоте передачи управления, информации о метеоэлементах и др.;

— взаимодействие между диспетчерами пунктов АС УВД при приеме и передаче УВД, обмен сообщениями по планированию и обеспечению воздушного движения;

— процедурный контроль с использованием специальных ленточных бланков с плановой и текущей информацией о воздушном движении.

6.7.5. В перспективных АС УВД дополнительно предусматриваются:

— анализ и выдача рекомендаций по созданию бесконфликтных траекторий движения воздушных судов на этапе планирования и непосредственного УВД;

— автоматизация процессов контроля за воздушной обстановкой и обнаружения конфликтных ситуаций;
— обеспечение взаимодействия и сопряжения с другими автоматизированными системами.

6.7.6. Управление воздушным движением с использованием автоматизированных систем осуществляется, как правило, из единых пунктов в соответствии с требованиями настоящего Наставления, инструкций и технологий работы специалистов службы движения.

6.7.7. Автоматизированные системы управления воздушным движением подразделяются на аэродромные, аэроузловые и районные.

6.7.8. В состав районных АС УВД входят группы организации потоков.

6.7.9. Группы организации потоков решают задачи предварительного и текущего планирования воздушного движения через зоны и направления УВД, установленные точки и участки воздушных трасс. В функциональные обязанности группы организации потоков входят планирование, перераспределение, ограничение и запрещение полетов воздушных судов в зависимости от загруженности пунктов УВД и АС УВД.

6.7.10. Управление воздушным движением в каждом секторе пункта АС УВД осуществляет группа специалистов службы движения, состоящая из трех (двух) человек: диспетчера радиолокационного управления, диспетчера процедурного контроля и диспетчера-оператора.

6.7.11. Состав группы диспетчеров направления (пункта) УВД определяется в установленном МГА

порядке в зависимости от типа и назначения АС УВД.

6.7.12. Для допуска специалистов УВД к работе с использованием автоматизированной системы организуется специальная подготовка, которая должна состоять из теоретического курса, практического обучения на диспетчерском тренажере и стажировки на рабочих местах пунктов АС УВД.

6.7.13. Процедура метод УВД предусматривает разработку бесконфликтной организации воздушного пространства и применение соответствующих РТС УВД и навигации в контролируемой зоне. Порядок процедурного контроля предусматривает специальную инструкцию.

6.7.14. Для АС УВД разрабатывается и организуется специальное метеорологическое обеспечение в зависимости от назначения системы.

6.8. ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СВЕРХЗВУКОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ

6.8.1. Полеты сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС) выполняются в соответствии с требованиями НПП ГА, Положения по организации и обеспечению управления воздушным движением СТС и других документов, регламентирующих полеты этих самолетов в районах аэродромов, по воздушным трассам и на стратосферных участках траектории.

СТС предоставляются приоритетные условия по отношению к другим воздушным судам на всех этапах полета в воздушном пространстве СССР.

6.8.2. Полеты СТС в районе аэродрома и по воздушным трассам выполняются по ППП.

6.8.3. Полеты СТС на крейсерском режиме выполняются по потолкам при отсутствии встречного дви-

жения или по параллельным трассам с соблюдением правил эшелонирования.

6.8.4. Метеорологическое обеспечение полетов СТС осуществляется в соответствии с требованиями НМО ГА.

6.8.5. При управлении воздушным движением СТС диспетчеры обязаны соблюдать следующие условия (особенности):

— на предварительном старте давать указание экипажу СТС о порядке выхода из района аэродрома и непрерывного набора высоты до эшелона не менее 3000 м;

— после взлета и набора безопасной высоты полета переводить СТС на связь от диспетчера старта с диспетчером подхода;

— обеспечивать набор высоты (снижение) СТС, как правило, непрерывно без горизонтальных «площадок». При невозможности непрерывного набора высоты (снижения) заблаговременно предупредить об этом экипаж СТС;

— обеспечивать СТС необходимыми условиями для перехода на сверхзвуковую и дозвуковую скорости на установленных рубежах, а также для набора высоты и снижения на наиболее выгодных режимах;

— соблюдать интервалы между СТС при следовании в одном направлении: при непрерывном радиолокационном контроле — не менее 100 км, при отсутствии такого контроля — не менее 10 мин;

— осуществлять радиообмен с экипажем СТС в соответствии с установленными правилами и фразеологией радиообмена с учетом особенностей эксплуатации СТС;

— освободить ВПП (одну из ВПП) аэродрома назначения для посадки СТС с момента снижения его с эшелона;

— освободить ВПП (одну из ВПП) на запасном аэродроме после получения доклада о направлении на этот аэродром СТС с ВПР аэродрома назначения или от начала снижения при уходе на запасный аэродром с рубежа ухода.

6.8.6. Взаимодействие органов службы движения ГА с органами УВД других ведомств по обеспечению и контролю управления воздушным движением СТС осуществляется в соответствии с требованиями Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех министерств и ведомств и Инструкции о порядке подачи заявок и извещений на полеты, а также действующих приказов и распоряжений по взаимодействию.

6.9. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В РАЙОНЕ РАБОТ ПО ПРИМЕНЕНИЮ АВИАЦИИ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (ПАНХ)

6.9.1. Служба движения ГА осуществляет управление воздушным движением при выполнении следующих видов работы по ПАНХ:

- обслуживание организаций здравоохранения;
- выполнение работ по воздушной съемке;
- обслуживание лесного хозяйства;
- обслуживание других нужд народного хозяйства (транспортно-связные полеты, полеты по обслуживанию научно-исследовательских организаций, поиск скоплений рыбы и зверя, перелеты, связанные со строительными-монтажными работами, патрулирование автодорог, газонепроводов и линий электропередач).

6.9.2. При выполнении полетов на авиационные работы (АХР) на диспетчерские пункты службы движения возлагается управление воздушным движением только при перелетах воздушных судов с базовых

аэродромов к месту работы и обратно и с одного аэродрома (площадки) на другой.

6.9.3. Обеспечение полетов по ПАНХ осуществляется службой движения на основании суточных планов полетов.

6.9.4. Диспетчерское разрешение на вылет в район работ по ПАНХ из базового аэропорта выдает диспетчер АДП (АДП МВЛ) в соответствии с требованиями НПП ГА.

6.9.5. ~~При выполнении полетов по ПАНХ в "Если экипаж~~ воздушного судна состоит из одного или двух человек, в также при выполнении авиационных работ после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэродроме базирования командир воздушного судна разрешается принимать решение, а диспетчеру давать разрешение на вылет по радио при соблюдении требований п.10.1.21 НПП ГА-85".

~~Подготовка к предстоящему полету проводится перед началом работы в установленном НПП ГА порядке;~~

~~— на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не происходит изменений, препятствующих выполнению полета;~~

~~— срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания или прогноз получен по радио;~~

~~— время стоянки воздушного судна не превышает 30 мин.~~

6.9.6. Непосредственное управление воздушным движением при выполнении работ по ПАНХ (пп. 6.9.1 и 6.9.2 настоящего Наставления) осуществляют:

— в районах аэродромов — диспетчеры КДП МВЛ, СДП МВЛ, ДПК МВЛ;

— на местных воздушных линиях второй категории и маршрутах полетов вне их — диспетчеры МДП, ВМДП;

— на воздушных трассах, МВЛ первой категории и маршрутах полетов вне их — диспетчеры РЦ (ВРЦ ЕС УВД, ВРЦ УВД) и МДП.

6.9.7. Непосредственное УВД при полетах по различным видам ПАНХ осуществляют диспетчеры службы движения в соответствии с НПП ГА, руководствами и инструкциями по отдельным видам работ, технологиями работ и настоящим Наставлением.

6.9.8. При управлении полетами по ПАНХ диспетчеры обязаны:

— взаимодействовать с пунктами опорных баз авиапредприятий;

— передавать на опорные базы и оперативные точки ПАНХ метеорологическую информацию, указания командно-руководящего состава и информацию о режиме полетов;

— давать разрешение на начало полетов*;

— сообщать все ограничения и запреты полетов;

— информировать органы ПВО о начале, временном прекращении, возобновлении и окончании полетов.

— передавать по назначению информацию и донесения, поступающие от командиров групп (воздушных судов), выполняющих полеты по ПАНХ.

6.9.9. В случаях, когда диспетчер, в зоне УВД которого выполняется полет по ПАНХ, не получил от экипажа воздушного судна сообщения об условиях полета в течение сроков радиосвязи, определенных руководствами работ по ПАНХ, диспетчер обязан принять необходимые меры к восстановлению радиосвязи.

* При выполнении полетов по АХР разрешение на начало полетов выдается в соответствии с требованиями НПП ГА.

Если после принятия необходимых мер в течение 20 мин радиосвязь с экипажем воздушного судна восстановить не удалось, диспетчер обязан доложить о потере радиосвязи руководителю полетов, принять необходимые меры в соответствии с требованиями НПП ГА и Руководства по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие.

6.10. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДИСПЕТЧЕРА СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

6.10.1. В целях повышения ответственности в целях повышения ответственности за обеспечение безопасности полетов при УВД, воздействия на нарушителей и учета допущенных нарушений в свидетельстве диспетчера службы движения вкладываются талоны № 1 и № 2.

Талоны № 1 и № 2 могут быть погашены в свидетельстве должностного лица службы движения в случае допущения им предположительно виновного происшествия.

В зависимости от характера нарушений и тяжести последствий и также от степени виновности должностного лица службы движения у него может быть изъято свидетельство диспетчера службы движения и при наличии в нем талонов нарушения.

Порядок погашения талонов нарушения определен Положением о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельств спешкэ-пилотам ГА.

столкновение или угроза столкновения воздушного судна с препятствиями при взлете и посадке; выполнение взлетов и посадок воздушными судами на неподготовленном аэродроме (ВПП) по разрешению диспетчера;

- опасные сближения воздушных судов в полете;
- попадание воздушных судов в зону опасных метеоявлений из-за отсутствия информации об их наличии по вине диспетчера;
- неправильная информация, данная экипажу диспетчером, о режиме полета, метеоробстановке, месте нахождения воздушного судна, в результате чего создавалась угроза безопасности его полета.

6.10.2. Право изъятия из диспетчерских свидетельств талонов нарушений предоставляется: руководителям полетов, ЗНА по движению, начальникам служб движения и их заместителям, командирам ОАО (ОАЭ), старшим диспетчерам (диспетчерам) по приписным аэропортам, руководящему и инспекторскому составу отдела движения и инспекции УГА (РПО), старшим инженерам-инспекторам (инженерам-инспекторам) по безопасности полетов ОАО (ОАЭ), начальникам УГА (РПО), летных учебных заведений ГА, заместителям начальников УГА (РПО) по УВД и РТО руководящему и инспекторскому составу ЦУВД ГА и Инспекции МГА.

(НСД ГА/82/326.V/2)

Глава 7

ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПОЛЕТАХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ И ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ

7.1. ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

7.1.1. Под особыми условиями полета понимаются условия, в которых от службы движения требуется принятие дополнительных мер для обеспечения безопасности воздушного движения.

7.1.2. Особенности УВД при выполнении полетов в воздушном пространстве приграничной полосы определены ОПП—77.

7.1.3. К полетам в особых условиях относятся:

- полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности, сильной болтанки, пыльной бури, сдвига ветра;
- полеты над горной и малоориентирной местностями, пустыней и водной поверхностью;
- полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий.

7.1.4. Осуществляя управление воздушным движением, диспетчер обязан находиться в постоянной готовности к действиям по оказанию помощи экипажам при попадании воздушных судов в особые условия.

7.2. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПОЛЕТАХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

7.2.1. Действия службы движения при полетах воздушных судов в зоне обледенения.

7.2.1.1. При наличии обледенения в районах (зонах) УВД диспетчер обязан информировать об этом экипажи воздушных судов, находящихся на управлении.

Диспетчер разрешает полеты в условиях обледенения только воздушным судам, имеющим допуск к эксплуатации в этих условиях.

7.2.1.2. При получении от экипажа сообщения о наличии обледенения на маршруте полета диспетчер РЦ обязан:

— выбрать высоту с минимальным или полным отсутствием обледенения (по докладам экипажей воздушных судов и консультации синоптика);

— передать экипажу условия для изменения высоты в соответствии с фактической воздушной обстановкой;

— передать данные о наличии обледенения синоптику АМСГ;

— доложить о наличии обледенения и принятых мерах руководителю полетов района (старшему диспетчеру).

7.2.1.3. Руководитель полетов района (старший диспетчер) при наличии на трассах сильного обледенения, обход которого невозможен, после консультации с синоптиком должен принять меры к ограничению или прекращению полетов по данной трассе.

7.2.1.4. Если изменение высоты и маршрута полета не позволяет вывести воздушное судно из зоны обледенения, диспетчер обязан возвратить его на

аэродром вылета или направить на запасный аэродром.

7.2.1.5. При наличии обледенения в районе аэродрома диспетчер обязан:

— информировать экипажи воздушных судов о характере обледенения в районе аэродрома (подхода) и гололедном состоянии ВПП на основании докладов экипажей воздушных судов, АМСГ и аэродромной службы;

— информировать АМСГ о наличии и интенсивности обледенения (по докладам экипажей воздушных судов);

— докладывать руководителю полетов аэродрома (старшему диспетчеру) о наличии и интенсивности обледенения в воздухе и гололеда на ВПП.

7.2.1.6. Руководитель полетов аэродрома (старший диспетчер) обязан:

— обеспечить внеочередной заход на посадку обледеневшего воздушного судна;

— принять меры к ограничению или прекращению полетов в районе аэродрома;

— запретить полеты самолетов с ГТД при значении коэффициента сцепления ниже 0,3 на ВПП 7.2.1.7.

Условие торможения самолетов на ВПП характеризуется значением коэффициента сцепления, толщину и видом снежного покрова на полосе. Влияние обледенения учитывается в соответ-

7.2.2. Действия службы движения при полетах воздушных судов в зонах грозовой деятельности.

7.2.2.1. При выдаче разрешения на полет диспетчер должен учитывать характер гроз (внутримассовые, фронтальные), расположение и перемещение грозных (ливневых) очагов, возможные маршруты об-

хода, необходимость дополнительной заправки топливом.

При прогнозировании и наличии фронтальных гроз в горной местности **запрещается** выдавать разрешение на вылет по ПВП и особым ПВП ниже нижнего эшелона.

7.2.2.2. Диспетчеры службы движения обязаны запрещать экипажам воздушных судов вход в мощные кучевые и кучево-дождевые облака.

7.2.2.3. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности диспетчер обязан получить от экипажа доклад о возможности продолжения полета, решении на обход опасной зоны или на полет на запасный аэродром.

7.2.2.4. Обход воздушными судами зон грозовой деятельности (мощных кучевых и кучево-дождевых облаков) должен обеспечиваться на удалении от них:

— с использованием бортовых радиолокационных средств — не менее 15 км от ближней границы засветки;

— визуально — не менее 10 км.

При невозможности обхода зон грозовой деятельности на заданной высоте разрешается визуальный полет:

— под облаками — только днем, вне зоны осадков, на высоте не менее истинной безопасной над рельефом местности и искусственными препятствиями, но не менее 200 м — в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м — в горной местности, при вертикальном расстоянии от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м;

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

7.2.2.5. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозвыми очагами может производить-

ся в том месте, где расстояние между границами засветок на экране радиолокатора не менее 50 км.

7.2.2.6. Осуществляя УВД в зоне грозовой деятельности, диспетчер обязан:

— знать характер, расположение и направление перемещения грозвых очагов;

— рекомендовать экипажу воздушного судна наиболее приемлемый в сложившейся обстановке вариант обхода грозвых очагов, используя имеющиеся радиолокационные средства, данные синоптика АМСГ, информацию экипажей, ранее прошедших по данной трассе (маршруту);

— передавать экипажам необходимую информацию по обходу грозвых очагов;

— быть готовым в любой момент рекомендовать экипажу наиболее безопасное направление полета;

— использовать РТС ведомственных органов УВД (по согласованию);

— при отсутствии (по техническим причинам) на экранах индикаторов радиолокаторов засветок мощных кучевых (грозвых) и кучево-дождевых облаков сообщать об этом экипажам воздушных судов и, используя данные АМСГ и сообщения с бортов воздушных судов, информировать экипажи воздушных судов о метеорологической обстановке в контролируемом пространстве. В этом случае экипажи воздушных судов обходят очаги грозвой (мощной кучевой облачности) по бортовым радиолокационным средствам или визуально, согласно пп. 8.12.4.4 и 8.12.5 ИПП ГА—78.

7.2.2.7. При необходимости отклонения воздушных судов от установленных воздушных трасс (маршрутов, схем полета) для обхода грозвых (ливневых) очагов диспетчер обязан согласовать указанные отклонения с ведомственными органами УВД,

а также с заинтересованными диспетчерскими пунктами ГА.

7.2.2.8. Если грозовая деятельность на трассе (маршруте, в районе аэродрома) исключает безопасный пролет воздушного судна в аэропорт назначения, диспетчер обязан дать указание экипажу о следовании на запасный аэродром с учетом остатка топлива и состояния погоды, обеспечив его необходимой информацией.

7.2.2.9. При наличии на трассе (маршруте, в районе аэродрома) грозовых явлений, обход которых невозможен, руководитель полетов обязан принять меры по прекращению (ограничению) полетов в данном направлении.

7.2.3. Действия службы движения при полетах воздушных судов в зонах сильной болтанки, пыльной бури, сдвига ветра.

7.2.3.1. При получении сообщения о попадании воздушного судна в зону сильной болтанки на воздушной трассе диспетчер РЦ ЕС УВД обязан:

— уточнить у экипажей впереди идущих воздушных судов, на каких высотах и участках трассы летит болтанки;

— рекомендовать экипажу воздушного судна эшелон с метеорологическими условиями, обеспечивающими безопасное выполнение полета;

— при необходимости давать разрешение на снижение воздушного судна до высоты не менее 500 м над верхней границей кучево-дождевых (мощных кучевых) облаков.

7.2.3.2. Если смена эшелона по докладу командира воздушного судна не позволяет вывести воздушное судно из зоны сильной турбулентности (опасной для полета), необходимо использовать запасный маршрут полета, предварительно согласовав его с ведомственными органами УВД, или возвратить

воздушное судно на аэродром вылета (запасный аэродром) и доложить об этом старшему диспетчеру (руководителю полетов).

7.2.3.3. При получении сообщения экипажа о попадании в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, и при необходимости немедленной смены эшелона (экстренном снижении) диспетчер обязан:

— оценить воздушную обстановку;

— принять меры по недопущению сближений с другими воздушными судами, находящимися в данном районе;

— рекомендовать экипажу воздушного судна эшелон (высоту), обеспечивающий безопасное выполнение полета (при необходимости);

— доложить старшему диспетчеру (руководителю полетов) о наличии сильной болтанки в районе (зоне) УВД и о принятых мерах.

7.2.3.4. При получении от АМСГ или экипажей информации о наличии в приземном слое сдвига ветра диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажам перед взлетом и экипажам воздушных судов, заходящих на посадку.

7.2.3.5. Получив сообщение экипажа о встрече с пыльной бурей на маршруте, диспетчер обязан:

— проанализировать возможность ее обхода (по докладом экипажей воздушных судов, прошедших по данному маршруту, и консультации синоптика);

— разрешить визуальный обход пыльной бури на указанной высоте или пролет над ней, согласовав маршрут обхода с ведомственными органами;

— при невозможности обхода — рекомендовать экипажу воздушного судна следовать на запасный аэродром.

7.2.4. Действия службы движения при полетах воздушных судов над горной местностью.

7.2.4.1. Осуществляя управление воздушным движением над горной местностью, диспетчер обязан: — разрешать занять эшелон (набор высоты) по маршруту следования воздушного судна только при условии обеспечения занятия безопасного эшелона (высоты) до установленного рубежа, в остальных случаях занятие эшелона (набор высоты) разрешать по установленной схеме;

— разрешать снижение с эшелона (высоты) для захода на посадку по ППП только после пролета воздушным судном маркированного рубежа снижения.

7.2.4.2. При полетах по ППП на горных аэродромах эшелонно-нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета установленного инструкцией по производству полетов маркированного рубежа при непрерывном радиолокационном контроле, усложняющей работе бортового навигационного оборудования, экипажем и диспетчером местоположения воздушного судна. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) воздушное судно выводится на ДПМ (ОПРС) аэродрома на эшелон не ниже безопасного для определения местоположения судна с последующим снижением для захода на посадку. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона запрещается. В этом случае воздушное судно должно следовать на запасный аэродром.

На горных аэродромах полеты по траекториям, задаваемым диспетчером, запрещаются";

7.2.4.3. Если атмосферное давление на уровне ВПП горного аэродрома меньше предельного значения барометрического давления по шкале высотомера, диспетчер обязан, кроме атмосферного давления

на ВПП, сообщить экипажу воздушного судна, заходящего на посадку, барометрическую высоту ВПП.

7.2.5. Управление воздушным движением над малоориентирной местностью, пустыней, водной поверхностью, в полярных районах Северного и Южного полушарий осуществляется в соответствии с НПП ГА, технологиями работы диспетчеров, разрабатываемыми для каждого диспетчерского пункта с учетом местных условий.

7.3. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

7.3.1. К особым случаям в полете относятся:

— попадание воздушного судна в зоны опасных метеорологических явлений;

— отказ двигателя (двигателей);

— отказы основных систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;

— пожар на воздушном судне;

— потеря ориентировки;

— потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных средств радиосвязи);

— нарушение устойчивости, управляемости и прочности воздушного судна;

— нападение на экипаж (пассажиров);

— ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа (пассажиров);

— вынужденная посадка вне аэродрома;

— отказ радиолокационных средств УВД и РТО на аэродроме посадки.

7.3.2. При получении доклада командира воздушного судна о возникновении особого случая в полете диспетчер обязан принять меры к обеспечению оптимальных условий для выполнения полета в сложившейся ситуации:

- рекомендовать эшелон (высоту) полета, аэродром посадки;
 - сообщить данные для продолжения полета или посадки (в зависимости от принятого командиром решения);
 - обеспечить посадку воздушного судна на выбранном командиром воздушного судна аэродроме (вне аэродрома).
- При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийный МВ канал на частоте 121,5 МГц.

7.4. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ В ПОЛЕТЕ

7.4.1. Действия диспетчера при попадании воздушного судна в зоны опасных метеорологических явлений

7.4.1.1. К опасным для авиации метеорологическим явлениям и условиям погоды относятся:

- ветер у земли, скорость которого с учетом направления относительно ВПП превышает предельные значения, установленные для данного аэродрома, а также ветер со скоростью 15 м/с (даже отдельные порывы) и его дальнейшее усиление на каждые 5 м/с, независимо от направления;
- все явления, вызывающие ухудшение видимости менее установленных для данного аэродрома предельных значений: туман, дымка, мгла, дым, песчаная или пыльная буря, дождь, морось, снег, метель;
- гроза;
- град, ледяной дождь, гололед (независимо от интенсивности);
- шквал, смерч;
- поземок, поземный туман;

- облачность (вертикальная видимость), высота которой менее установленных для данного аэродрома предельных значений, если ее количество 4 балла и более;
- умеренное, сильное обледенение;
- сильная болтанка, сдвиг ветра;
- закрытие облаками вершин гор, сопки, перевалов, высоких искусственных препятствий (мачт, труб и т. п.);
- волнение моря 4 балла и более.

(НСД ГА/82/326/У/2)

7.4.1.2. Получив сообщение экипажа о встрече воздушного судна с опасными метеоявлениями в полете, диспетчер обязан:

- помочь экипажу в обходе зоны опасных метеоявлений, изменить маршрут или высоту полета;
- согласовать отклонение воздушного судна от трассы с ведомственными органами УВД, а при необходимости и со смежными диспетчерскими пунктами;
- рекомендовать экипажу запасные аэродромы при невозможности обхода зоны опасных метеоявлений и обеспечить его необходимой информацией;
- разрешить по запросу экипажа вертолета посадку на площадку, подобранную с воздуха, при невозможности продолжения полета из-за наличия опасных метеоявлений;
- осуществлять управление воздушным движением в соответствии с решением командира воздушного судна до передачи УВД смежному диспетчерскому пункту;
- принять меры по ограничению или прекращению полетов в данном направлении.

7.4.1.3. Получив сообщение о наличии опасных метеоявлений в районе аэродрома посадки, диспетчер обязан:

— сообщить экипажу характер опасных метеоявлений, срок их действия и запросить сведения о наличии топлива;

— дать экипажу указание о следовании в зону ожидания, сообщив время улучшения метеоусловий (по данным АСМГ), если опасные метеоявления имеют краткосрочный характер, а на борту воздушного судна имеется необходимый запас топлива;

— направить воздушное судно на запасный аэродром, если опасные метеоявления имеют долгосрочный характер, а на борту воздушного судна отсутствует необходимый запас топлива.

7.4.1.4. В целях предупреждения попадания воздушных судов в зоны опасных метеоявлений диспетчер обязан:

— регулярно получать от АМСГ установленные НМО ГА сроки сведения о фактической и прогнозируемой погоде;

— постоянно знать и анализировать метеорологическую и воздушную обстановку в зоне (районе) УВД, на аэродроме посадки и запасных аэродромах.

7.4.2. Действия диспетчера при отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне.

7.4.2.1. Получив сообщение экипажа об отказе двигателя (двигателей) при полете по воздушной трассе, диспетчер РЦ УВД обязан:

— уточнить, по возможности, характер и причину отказа, решение командира воздушного судна, наименьшую высоту полета, остаток топлива;

— доложить руководителю полетов о характере отказа и решении командира воздушного судна;

— осуществлять контроль за полетом, сообщить экипажу местонахождение воздушного судна и необходимую информацию, содействовать выполнению принятого решения;

— привлечь для оказания помощи экипажу специалистов инженерно-авиационной службы (при необходимости);

— привести в готовность (по указанию руководителя полетов) аварийно-спасательные средства аэропорта;

— обеспечить безопасный полет до запасного аэродрома (в соответствии с технологией работы диспетчера), если командир воздушного судна принял решение произвести посадку на запасном аэродроме.

7.4.2.2. Если командир воздушного судна принял решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, диспетчеру необходимо:

— дать экипажу информацию о его местонахождении и метеоусловиях в районе предполагаемого приземления (при наличии данных на АМСГ);

— дать команду экипажам других воздушных судов, находящихся в данном районе, выходить на связь только по запросу диспетчера;

— использовать экипажи других воздушных судов (если позволяют метеоусловия) для уточнения места и исхода посадки;

— отметить на экране радиолокатора место пропавшего воздушного судна, записать координаты и время пропадания отметки;

— сообщить о вынужденной посадке воздушного судна руководителю полетов (старшему диспетчеру), в АДП, ПДС УГА (РПО) и другим органам;

— принять меры по организации поиска и спасения воздушного судна и людей согласно специальной инструкции.

7.4.2.3. Диспетчер обязан обеспечить внеочередную посадку воздушного судна с отказавшим двигателем (двигателями).

К моменту выхода данного воздушного судна в район четвертого разворота ВПП должна быть свободна от других воздушных судов и ирентствий. Управление движением воздушного судна с отказавшим двигателем (двигателями) осуществляется в соответствии с технологиями работы диспетчеров и решением командира воздушного судна. При необходимости дополнительно используются имеющиеся в аэропорту радиосветотехнические средства, о чем диспетчеры сообщают экипажу. При необходимости к месту приземления направляются аварийно-спасательные средства.

7.4.3. Действия диспетчера при отказах основных систем воздушного судна.

7.4.3.1. Об отказах авиационной техники, требующих изменения плана полета, командир воздушного судна обязан докладывать диспетчеру, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

7.4.3.2. Если отказ авиационной техники представляет угрозу безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна обязан включить сигнал бедствия.

7.4.3.3. Получив сообщение экипажа об отказе системы (систем) воздушного судна, создающем угрозу безопасности полета (приняв сигнал бедствия), диспетчер обязан:

- немедленно доложить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру);
- уточнить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие;

— уточнить решение командира воздушного судна и возможность продолжения полета;

— если позволяет метеорообстановка, разрешить экипажу воздушного судна выполнять полет по ПВП;

— постоянно контролировать полет воздушного судна;

— принять меры по освобождению воздушного пространства в направлении движения воздушного судна (при необходимости);

— ограничить радиообмен с экипажами других воздушных судов (при необходимости);

— привлечь специалистов летной и инженерно-авиационной служб (при необходимости) для передачи экипажу рекомендаций по выполнению полета.

7.4.3.4. Руководитель полетов (старший диспетчер), получив сообщение о воздушном судне, терпящем бедствие, обязан:

— привести в готовность поисковые силы и средства аэропорта;

— немедленно сообщить об этом руководителю поисково-спасательных работ;

— вызвать силы и средства других ведомств, с которыми организовано взаимодействие (при необходимости);

— доложить командиру авианеридирия, диспетчеру ПДС УГА (РПО);

— сообщить ведомственным органам о воздушном судне, терпящем бедствие;

— в дальнейшем действовать в зависимости от сложившейся обстановки.

7.4.3.5. В случае вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома диспетчер обязан действовать в соответствии с подпунктом 7.4.2.2. настоящего Наставления.

7.4.4. Действия диспетчера при пожаре на воздушном судне.

7.4.4.1. Получив сообщение экипажа о пожаре на воздушном судне, диспетчер обязан:

— определить местонахождение воздушного судна и вести за ним непрерывный радиолокационный контроль;

— уточнить характер пожара и решение командира воздушного судна;

— обеспечить беспрепятственное снижение воздушного судна до необходимой высоты полета;

— доложить руководителю полетов (старшему диспетчеру) о пожаре на воздушном судне и принятом решении командира воздушного судна.

7.4.4.2. Управление движением воздушного судна при снижении и заходе на посадку на аэродром (вне аэродрома) осуществляется в соответствии с пп. 7.4.2 и 7.4.3 настоящего Наставления.

7.4.5. Действия диспетчера при получении сообщения экипажа воздушного судна о потере ориентировки.

7.4.5.1. При потере ориентировки экипаж воздушного судна обязан включить, а диспетчер — потребовать включения (если не включен) сигнала бедствия.

7.4.5.2. Получив сообщение экипажа о потере ориентировки, диспетчер обязан:

— доложить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру);

— уточнить у экипажа, включен ли сигнал бедствия, запас топлива, время пролета последнего контрольного ориентира, высоту и курс следования воздушного судна, предполагаемое местонахождение;

— определить местонахождение воздушного судна с помощью радиолокационных средств, передать экипажу маршрут следования для выхода на трассу, запасной аэродром или аэродром посадки (в зависимости от наличия топлива).

7.4.5.3. Для обнаружения воздушного судна, экипаж которого потерял ориентировку, диспетчер обязан:

— включить дополнительные радиотехнические средства и сообщить об этом экипажу;

— дать указание экипажу о наборе высоты, необходимой для обнаружения воздушного судна радиолокационными средствами;

— сообщить о потере ориентировки диспетчерам смежных диспетчерских пунктов, в ведомственные органы УВД и ПВО.

7.4.5.4. При потере ориентировки вблизи государственной границы диспетчер обязан принять меры для направления воздушного судна в глубь территории СССР.

Диспетчеру **запрещается** давать указание экипажу о выполнении каких-либо маневров вблизи государственной границы для восстановления ориентировки.

7.4.6. Действия диспетчера при потере радиосвязи с экипажем воздушного судна.

7.4.6.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (диспетчер) не отвечает.

7.4.6.2. Если диспетчер не получает от экипажа подтверждения о приеме его указаний и информации, он, используя средства радиолокационного контроля, должен уточнить местонахождение воздушного судна, определить характер потери связи путем по-

дачи команд «Изменить курс полета», «Включить сигнал бедствия системы опознавания».

7.4.6.3. В зависимости от характера потери радиосвязи диспетчер должен:

— управлять движением воздушного судна путем передачи указаний экипажу о порядке выполнения полета в момент пролета пунктов обязательных донесений;

— предупредить экипажи, находящиеся в районе УВД, о характере потери радиосвязи и высоте полета воздушного судна, потерявшего радиосвязь, доложить об этом старшему диспетчеру (руководителю полетов);

— сообщить диспетчеру ВРЦ запасного аэродрома, диспетчеру ДПП аэродрома посадки (при необходимости — диспетчеру смежного РЦ ЕС УВД) тип, номер (позывной) воздушного судна, эшелон (высоту) и маршрут полета, местонахождение воздушного судна и характер отказа радиосвязи;

— закончить передачу экипажу указаний и сообщений после того, как будет получен доклад от диспетчера ДПП (смежного РЦ), что за воздушным судном установлено радиолокационное наблюдение;

— отметить на диспетчерском графике момент окончания передачи указаний экипажу и время получения доклада от диспетчера ДПП (смежного РЦ) о входе воздушного судна в его зону.

7.4.6.4. При потере радиосвязи непосредственно после взлета или на маршруте выхода из района аэродрома (подхода) диспетчер обязан:

— обеспечить заход на посадку воздушному судну без связи по установленной схеме или методом внеочередного выхода из зоны ожидания, если коман-

дир воздушного судна принял решение о посадке на аэродроме вылета;

— освободить в зависимости от направления полета воздушного судна специально установленные эшелоны: 4500 м (4200 м), 7500 м (7200 м) или нижний безопасный эшелон в направлении полета;

— освободить высоту, указанную в задании на полет, при выполнении полета по ПВП ниже нижнего эшелона.

7.4.6.5. Если по условиям погоды командир воздушного судна не смог произвести посадку на данном аэродроме, диспетчер обязан:

— освободить в районе аэродрома воздушное пространство от других воздушных судов от высоты круга до нижнего безопасного эшелона, а на маршруте обеспечить безопасные интервалы для полета на эшелонах (высотах), определенных п. 7.4.6.4 настоящего Наставления;

— управлять движением других воздушных судов таким образом, чтобы исключить возможность сближения с воздушным судном, потерявшим связь;

— известить смежные диспетчерские пункты о направлении движения воздушного судна, потерявшего связь.

7.4.6.6. В процессе полета воздушного судна диспетчеру необходимо передавать на частоте ДПРМ, а также на аварийной частоте 121,5 МГц местонахождение воздушного судна, метеобстановку на трассе и аэродроме посадки. Передачу прекратить после получения сообщения от диспетчера ДПП или смежного РЦ о том, что воздушное судно вошло в их район и за ним установлено радиолокационное наблюдение.

7.4.6.7. Прокладка линии движения воздушного судна на графике ведется по данным радиолокационного контроля, а при его отсутствии путем расчета. Время получения доклада от диспетчера ДПП

или смежного РЦ о входе воздушного судна в их зону отмечается на диспетчерском графике.

7.4.6.8. Если воздушное судно, потерявшее радиосвязь, не удастся обнаружить с помощью радиотехнических средств ГА, необходимо заказать работу средств ведомственных органов УВД и попросить сказать помощь.

7.4.6.9. Если через 30 мин по истечении расчетного времени прибытия воздушное судно не произвело посадку и не наблюдается на экране радиолокатора, а радиосвязь с экипажем не установлена, то диспетчер возобновляет обычное управление воздушным движением в районе аэродрома.

7.4.7. Действия диспетчера при получении сообщения экипажа о нарушениях устойчивости, управляемости или прочности воздушного судна.

7.4.7.1. Получив сообщение экипажа о нарушениях устойчивости, управляемости или прочности воздушного судна, диспетчер обязан:

- осуществлять непрерывный радиолокационный контроль за местонахождением воздушного судна;
- уточнить характер отказа и решение командира воздушного судна;

- освободить воздушное пространство в направлении его движения от других воздушных судов;

- сообщить экипажу метеоусловия по маршруту полета, в районе аэродрома посадки, и запасных аэродромах (в зависимости от решения командира воздушного судна);

- привлечь специалистов летной и инженерно-авиационной служб для передачи экипажу рекомендаций по выполнению полета;

- принять меры по приведению в готовность аварийно-спасательных средств аэропорта.

7.4.7.2. О данном воздушном судне необходимо оповестить руководителя полетов (старшего диспетче-

ра), военный сектор РЦ ЕС УВД, диспетчеров смежных диспетчерских пунктов (по маршруту полета) или своего аэродрома; в дальнейшем действовать в соответствии с п. 7.4.3 настоящего Наставления.

7.4.8. Действия диспетчера при получении сообщения о нападении на экипаж (пассажиров) воздушного судна.

7.4.8.1. Получив сообщение о нападении на экипаж (пассажиров), диспетчер обязан:

- уточнить местонахождение воздушного судна и сообщить его координаты ведомственным органам УВД и ПВО;

- выяснить решение экипажа и поддерживать с ним непрерывную связь;

- доложить о полученном сообщении руководителю полетов (старшему диспетчеру), который действует в установленном МГА порядке;

- дать указание экипажам других воздушных судов об ограничении радиообмена, включить (при необходимости) дополнительно радиотехнические средства;

- обеспечить условия для безопасного движения воздушного судна, исключая возможность опасных сближений.

7.4.8.2. Получив сообщение о решении экипажа выполнять посадку на данном аэродроме, диспетчер обязан:

- доложить руководителю полетов (старшему диспетчеру), диспетчерам смежных диспетчерских пунктов о решении командира воздушного судна;

- уточнить расчетное время посадки воздушного судна;

- согласовать с руководителем полетов порядок приема воздушного судна;

— обеспечить внеочередной заход на посадку воздушного судна (при необходимости);

— поддерживать с экипажем воздушного судна постоянную радиосвязь.

7.4.8.3. Руководитель полетов, получив сообщение диспетчера о решении командира воздушного судна произвести посадку на данном аэродроме, обязан:

— привести в готовность поисково-спасательные силы и средства;

— доложить о случившемся и принятых мерах командованию авиапредприятия и действовать в установленном порядке.

7.4.8.4. Если командир воздушного судна сообщил о решении произвести посадку на другом аэродроме или вне аэродрома, диспетчер обязан оказать ему помощь в выборе оптимального маршрута полета к месту посадки и обеспечить другой необходимой информацией.

7.4.9. Действия диспетчера при получении сообщения о внезапном ухудшении здоровья членов экипажа или пассажиров.

7.4.9.1. При получении сообщения о ранении или болезни членов экипажа (пассажиров) диспетчер обязан уточнить решение командира воздушного судна о дальнейшем полете и месте посадки.

7.4.9.2. Если командир воздушного судна принял решение следовать до аэродрома назначения, то УВД осуществляется в обычном порядке с обеспечением внеочередного захода на посадку.

К моменту посадки воздушного судна должна быть вызвана машина скорой медицинской помощи, другие необходимые средства.

7.4.9.3. В случае решения командира воздушного судна произвести посадку на ближайшем аэродроме диспетчер обязан:

— уточнить местонахождение воздушного судна и передать экипажу порядок следования по кратчайшему безопасному пути на выбранный им аэродром, погоду на аэродроме (при необходимости), данные аэродрома (по запросу);

— доложить руководителю полетов (старшему диспетчеру) и в ведомственные органы УВД о полете данного воздушного судна;

— передать диспетчеру смежного диспетчерского пункта информацию о полете данного воздушного судна;

— осуществлять управление движением данного воздушного судна до выхода его из зоны (района) УВД.

7.4.10. Действия диспетчера при вынужденной посадке воздушного судна вне аэродрома.

7.4.10.1. Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется по решению командира воздушного судна. О своем решении командир сообщает диспетчеру службы движения и включает сигнал бедствия.

7.4.10.2. Получив сообщение экипажа о решении произвести вынужденную посадку воздушного судна вне аэродрома, диспетчер обязан действовать в соответствии с требованиями подпункта 7.4.2.2 настоящего Наставления и технологии работы.

7.4.10.3. Руководитель полетов (старший диспетчер), получив сообщение диспетчера о вынужденной посадке воздушного судна вне аэродрома, обязан:

— доложить об этом командованию авиапредприятия, должностным лицам и органам согласно схеме оповещения;

— уточнить место приземления и исход посадки воздушного судна;

— направить к месту вынужденной посадки аварийно-спасательные средства и команду;

- при необходимости вызвать аварийно-спасательные силы и средства других ведомств, с которыми организовано взаимодействие;
- в дальнейшем действовать в зависимости от сложившейся обстановки.

7.4.11. Действия диспетчера при отказе радиолокационных средств УВД и РТО на аэродроме посадки.

7.4.11.1. При отказе радиолокационных средств УВД и РТО на аэродроме посадки диспетчер обязан:

- уточнить характер отказа и доложить руководителю полетов;
- дать указание о включении резервных радиотехнических средств;
- информировать экипажи воздушных судов, находящихся в районе (зоне) УВД, об отказе радиотехнических средств;
- предложить экипажам использовать работающие радиотехнические средства;
- перейти на интервал полетов по правилам эшелонирования при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля;
- информировать экипажи воздушных судов, находящихся в районе (зоне) УВД, о воздушной обстановке;
- сообщить смежным диспетчерским пунктам об отказе радиолокационных средств;
- по согласованию с руководителем полетов установить порядок приема и выпуска воздушных судов;
- согласовать с руководителем полетов минимум аэродрома для приема и выпуска воздушных судов;
- направлять воздушные суда на запасные аэродромы, если высота нижней границы облаков и ви-

димность на ВПП не соответствуют установленному минимуму для посадки.

7.4.11.2. Если по метеорологическим условиям невозможно произвести визуальную посадку на данном аэродроме, диспетчер обязан направить воздушное судно на ближайший запасный аэродром.

7.5. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

7.5.1. Поисково-спасательные работы организуются и выполняются в следующих случаях:

- при получении сигнала бедствия с борта воздушного судна;
- при получении сообщения о предполагаемой посадке космического корабля;
- если в течение 10 мин после расчетного времени прилета воздушное судно не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в течение 5 мин, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если по сообщению экипажа или другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или имеющийся на нем остаток топлива не гарантирует безопасного окончания полета;
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 мин установить не удалось;
- во всех других случаях, когда экипажу воздушного судна требуется помощь;
- по указанию командира предприятия (подразделения) ГА или вышестоящего начальника.

7.5.2. Для своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, попавших

в обстановку, угрожающую безопасности полета, устанавливаются единые для всей авиации СССР сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности.

7.5.3. Сигнал «Терплю бедствие» передается:

- радиотелеграфом — «СОС»;
- радиотелефоном — открытым текстом «Терплю бедствие» (при международных полетах — словом «Мейдей»).

Сигнал срочности передается:

- радиотелеграфом — буквами «ЪЪЪ»;
- радиотелефоном — словом «ПАН».

Сигнал предупреждения об опасности передается:

- радиотелеграфом — буквами «ТТТ»;
- радиотелефоном — словом «СИКЬЮРИТИ».

7.5.4. Сигналы бедствия принимаются и передаются на действующих общих каналах связи и пеленгации, а также на частоте международной спасательной службы (121,5 МГц и 2,182 МГц). При полете над морем экипаж передает эти сигналы также на международной частоте 500 кГц для морских судов.

Сигналы срочности передаются только на частотах связи с органом УВД.

Для связи воздушных судов между собой и с наземными службами, занятыми аварийно-спасательными работами, вводится частота 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи с диспетчером на частоте 121,5 МГц.

7.5.5. Диспетчер службы движения, получив сигнал бедствия или другую информацию о бедственном положении воздушного судна, обязан:

- немедленно передать подтверждение экипажу, терпящему бедствие, о приеме сигнала бедствия;
- немедленно доложить об этом руководителю полетов (старшему диспетчеру);

- определить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие;

- постоянно контролировать его полет;

- оказывать экипажу воздушного судна, терпящего бедствие, помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами;

- подать сигнал тревоги аварийно-спасательной команде аэропорта при внезапном возникновении авиационного происшествия на аэродроме.

7.5.6. Руководитель полетов (старший диспетчер) в зависимости от обстановки подает сигналы оповещения аварийно-спасательной команде:

- «Тревога», — когда летное происшествие случилось внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 мин;

- «Готовность», — когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается более 30 мин.

7.5.7. Руководитель полетов (старший диспетчер) по истечении срока обязательных связей, а также при исчезновении отметки воздушного судна на индикаторе радиолокатора или с получением от экипажа воздушного судна сигнала бедствия обязан:

- привести в готовность поисковые силы и средства аэропорта;

- немедленно сообщить об этом руководителю поисково-спасательных работ;

- при необходимости вызвать силы и средства других ведомств, с которыми организовано взаимодействие;

- доложить об обстановке и принятых мерах командиру авиапредприятия, диспетчеру производственно-диспетчерской службы управления (РПО) ГА;

— сообщить о случившемся в адреса, предусмотренные Табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации;

— в дальнейшем действовать в зависимости от сложившейся обстановки.

7.5.8. В экстренных случаях, когда аварийная ситуация сложилась непосредственно при взлете или посадке воздушного судна, руководитель полетов или диспетчер, пользуясь всеми имеющимися в его распоряжении средствами связи, должен подать сигнал тревоги согласно схеме оповещения и в дальнейшем действовать в соответствии с Инструкцией по организации и проведению поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие, на территории и в районе аэродрома.

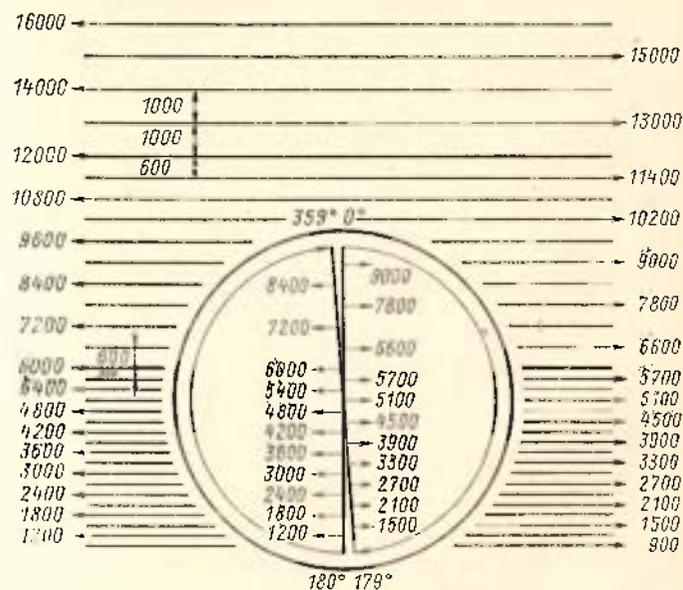
7.5.9. Руководитель полетов (старший диспетчер) имеет право направить любое воздушное судно, находящееся в районе бедствия, для поиска или наведения поисково-спасательных сил на этот район.

7.5.10. Диспетчер, осуществляющий непосредственное управление воздушным движением, обязан держать постоянную радиосвязь с экипажами воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные работы.

7.5.11. Высоты, выделенные для полетов воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные работы, закрываются для полетов всех других воздушных судов.

Приложение 1

**СХЕМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ СССР**



**СХЕМА МАНЕВРИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА**

На схемах приложения 2 имеются следующие сокращения и условные обозначения:

- РУ — расчетный угол
- ТВГ — точка входа в глиссаду
- ТВР — точка выхода из разворота
- ТГП — точка входа в горизонтальный полет
- ТКМ — точка конца маневра
- ТНМ — точка начала маневра
- ТНР — точка начала разворота на посадочный курс
- ТНС — точка начала снижения
- УНГ — угол наклона глиссады
- УП — угол подхода
- $S_{гил}$ — расстояние до точки входа в глиссаду
- $S_{г.п}$ — расстояние горизонтального полета
- $S_{сн}$ — расстояние снижения
- $S_{п.р}$ — расстояние, проходимое ВС до начала разворота
- $H_{в.г}$ — высота входа в глиссаду
- $H_{г.п}$ — высота горизонтального полета
- $H_{исх}$ — исходная высота
- $H_{н.р}$ — высота начала разворота
- $H_{в.р}$ — высота выхода из разворота
- ΔH_{180} — потеря высоты за разворот на 180°
- H_4 — высота четвертого разворота
- H_3 — высота третьего разворота
- $H_{кр}$ — высота круга
- КУР — курсовой угол радиостанции
- $t_{г.п}$ — время горизонтального полета
- t_m — время маневра

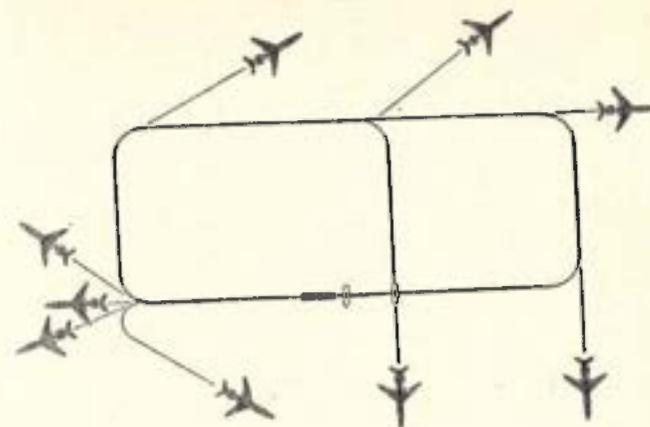


Схема набора высоты после взлета воздушных судов в районе аэродрома (аэроузловой зоны)

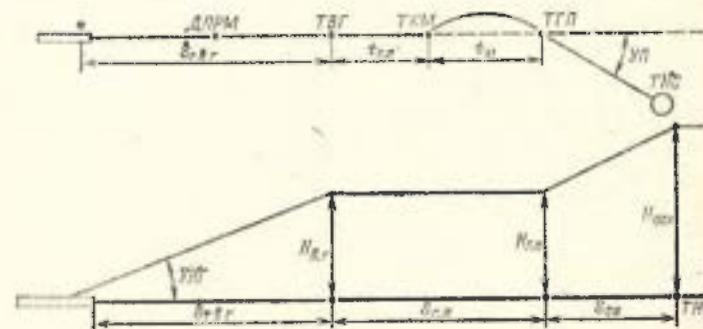


Схема подхода на посадку с прямой

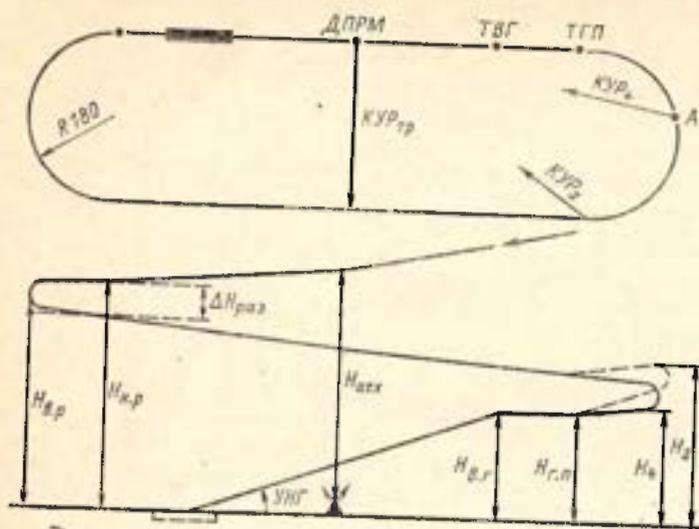


Схема захода на посадку по большому прямоугольному маршруту

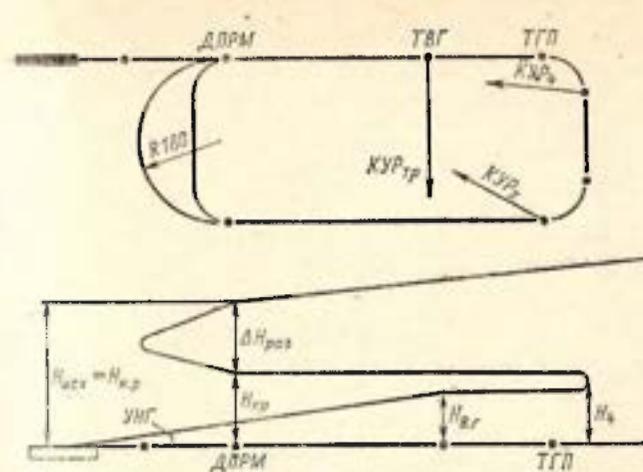


Схема захода на посадку по малому прямоугольному маршруту

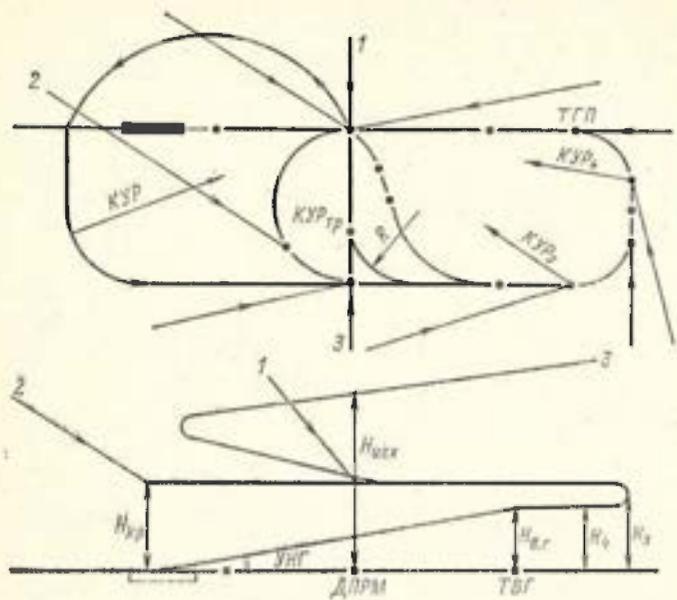


Схема захода на посадку к заданным точкам малого прямоугольного маршрута

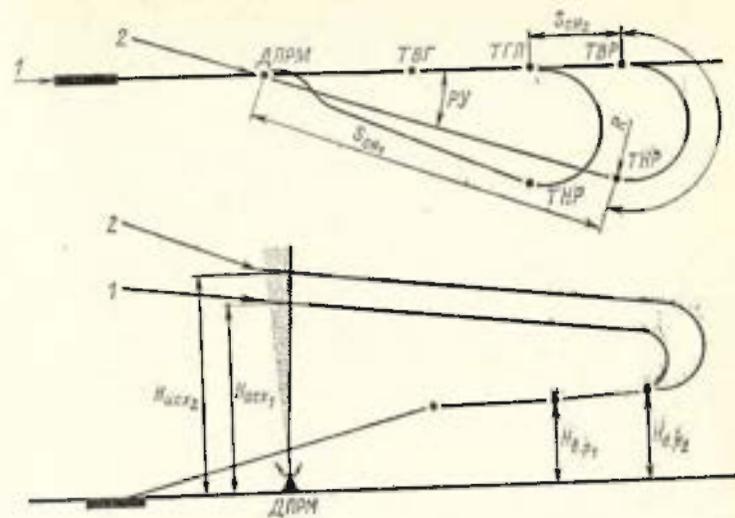


Схема захода на посадку отворотом на расчетный угол

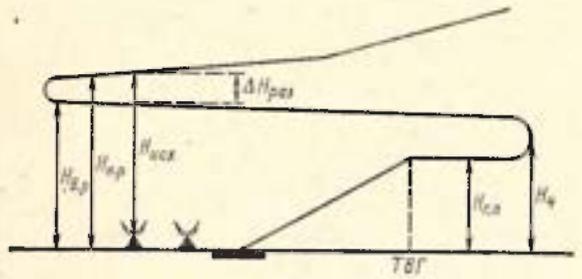
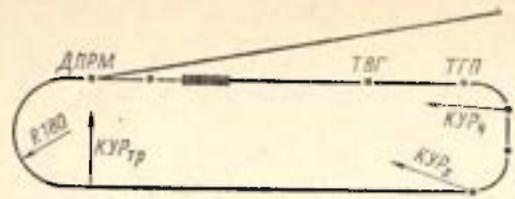


Схема захода с обратного направления

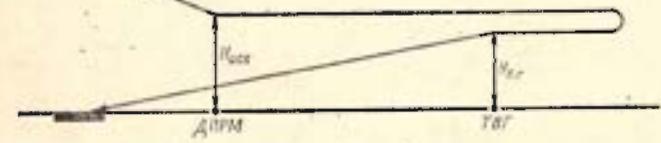
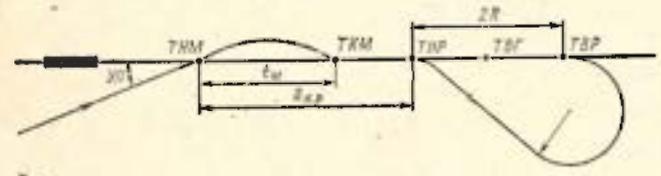


Схема захода на посадку стандартным разворотом

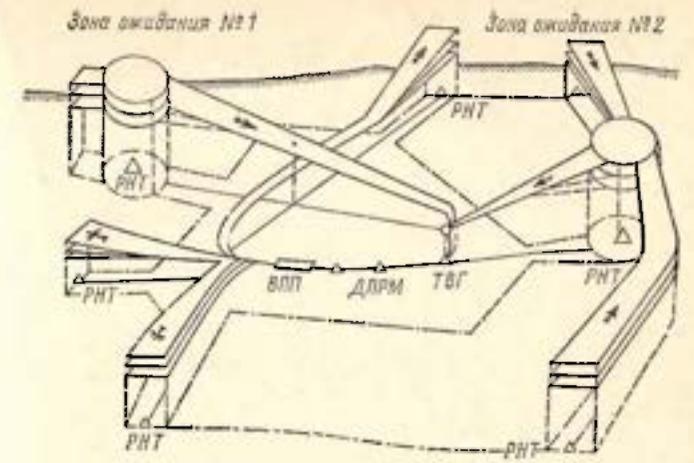


Схема стандартных траекторий и зон ожидания в районе аэродрома

СХЕМА ПОЛЕТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ЗОНАХ
ОЖИДАНИЯ И ВНЕОЧЕРЕДНОГО ВЫХОДА
ИЗ ЗОНЫ ОЖИДАНИЯ

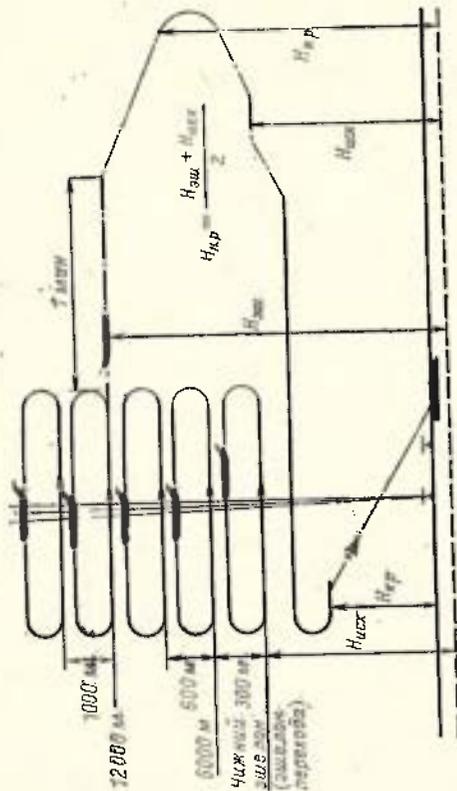


ТАБЛИЦА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО СТАНДАРТАМ ИКАО

Магнитные курсы					
№ эшелона	по приборам		№ эшелона	визуально	
	высота			высота	
	футы	метры		футы	метры

Магнитные курсы (0—179)°

10	1000	300	15	1500	450
30	3000	900	35	3500	1050
50	5000	1500	55	5500	1700
70	7000	2150	75	7500	2300
90	9000	2750	95	9500	2900
110	11000	3350	115	11500	3500
130	13000	3950	135	13500	4100
150	15000	4550	155	15500	4700
170	17000	5200	175	17500	5350
190	19000	5800	195	19500	5950
210	21000	6400	215	21500	6550
230	23000	7000	235	23500	7150
250	25000	7600	255	25500	7750
270	27000	8250	275	27500	8400
290	29000	8850	300	30000	9150
330	33000	10050	340	34000	10350
370	37000	11300	380	38000	11600
410	41000	12500	420	42000	12800
450	45000	13700	460	46000	14000
490	49000	14950	500	50000	15250

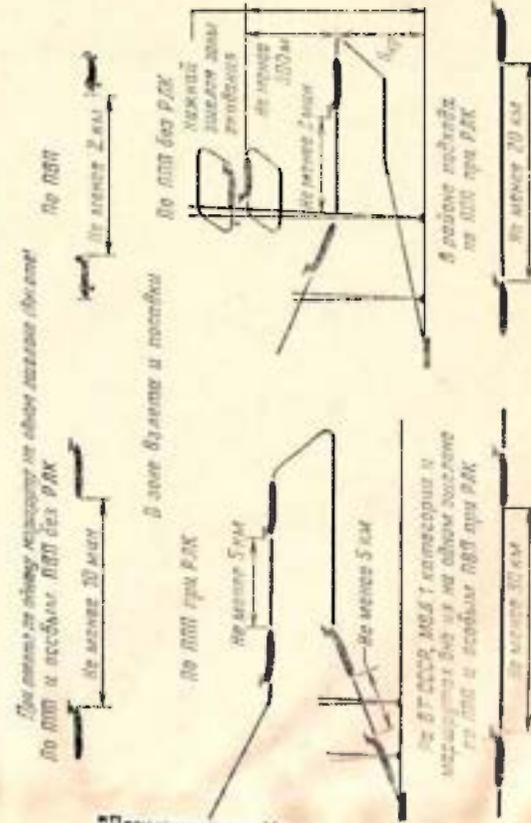
Магнитные курсы					
по приборам			визуально		
№ эшелона	высота		№ эшелона	высота	
	футы	метры		футы	метры

Магнитные курсы (180—359)*

20	2000	600	25	2500	750
40	4000	1200	45	4500	1350
60	6000	1850	65	6500	2000
80	8000	2450	85	8500	2600
100	10000	3050	105	10500	3200
120	12000	3650	125	12500	3800
140	14000	4250	145	14500	4400
160	16000	4900	165	16500	5050
180	18000	5500	185	18500	5650
200	20000	6100	205	20500	6250
220	22000	6700	225	22500	6850
240	24000	7300	245	24500	7450
260	26000	7900	265	26500	8100
280	28000	8550	285	28500	8700
310	31000	9450	320	32000	9750
350	35000	10650	360	36000	10950
390	39000	11900	400	40000	12200
430	43000	13100	440	44000	13400
470	47000	14350	480	48000	14650
510	51000	15550	520	52000	15850

Приложение 5

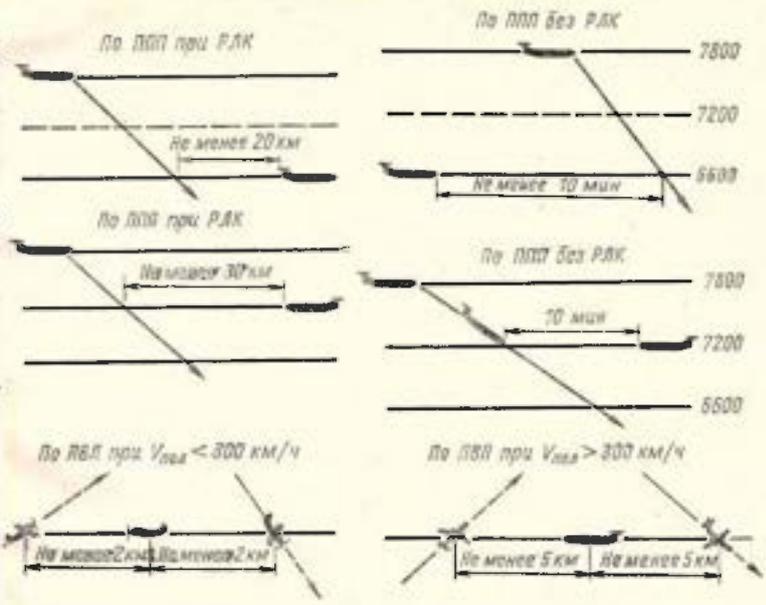
ПРАВИЛА ПРОДОЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ



Примечание. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППВ (ОППВ) с непрерывным радиолокационным контролем в зоне взлета и посадки при следовании за воздушным судном с максимальной взлетной массой более 10 т: - 10 км;

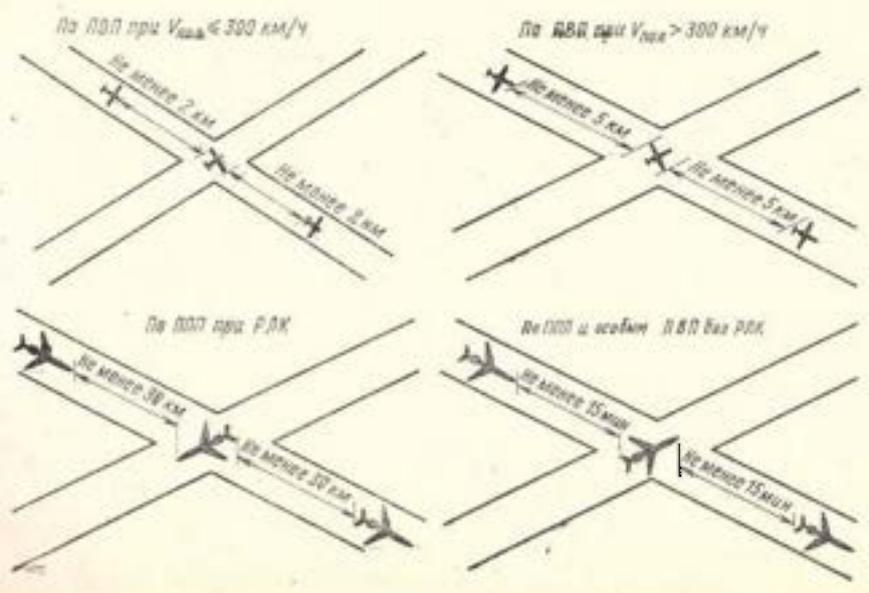
Приложение 6
ПРАВИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ЭШЕЛОНОВ НА
ВСТРЕЧНЫХ И ПОПУТНЫХ КУРСАХ

*Примечание. Угловая скорость продольного эшелонирования при полетах по ПП (ОПП) с непрерывным радиолокационным контролем полета воздушных судов, осуществляем по бортовой радиолокационной станции (далее - "БРС") в момент пересечения".



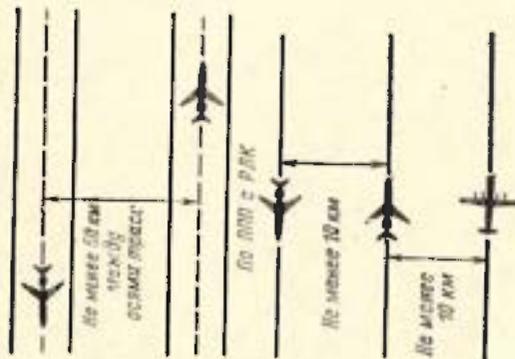
Приложение 7

ПРАВИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

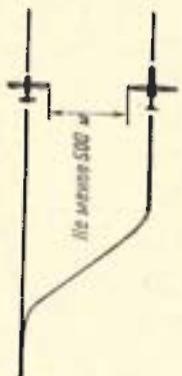


ПРАВИЛА БОКОВОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

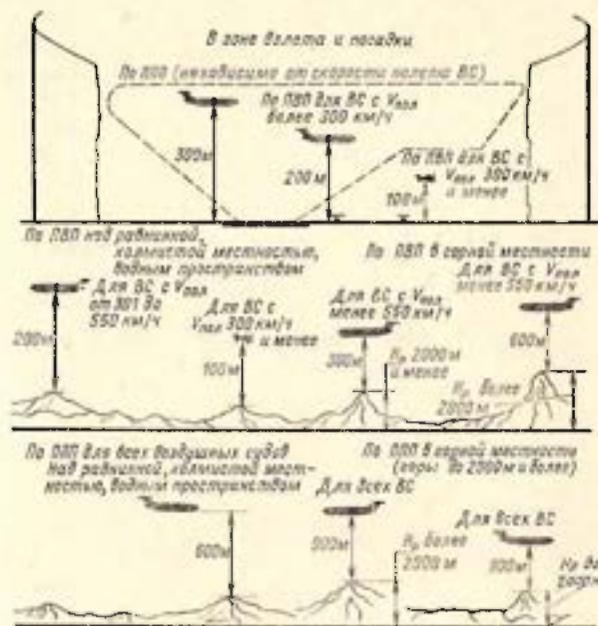
По ПДВ с РЛК



По ПДВ



ПРАВИЛА ВЫДЕРЖИВАНИЯ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ ПОЛЕТА



МИНИМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ПО ПВП

Местность	Скорость полета (истинная), км/ч	Минимальные условия полета по ПВП		
		Высота нижней границы облаков над высшей точкой рельефа, м	видимость, км	вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м

В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ

Равнинная, холмистая	300 и менее	150	3	50
	301—550	300	5	100
Горная	550 и менее	300	5	100

ПО ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ, МВЛ И МАРШРУТАМ ВНЕ ТРАСС

Равнинная, холмистая	300 и менее	150	3	50
	301—550	300	5	100
Горная (высота до 2000 м)	550 и менее	400	5	100
Горная (высота более 2000 м)	550 и менее	700	10	100

МИНИМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ПО ОСОБЫМ ПВП

Местность	Минимальные условия полета по особым ПВП					
	Высота полета (истинная), м		Высота нижней границы облаков над высшей точкой рельефа, м		Видимость, км	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью

ПОЛЕТЫ ПО МВЛ И В РАЙОНАХ РАБОТ ПО ПАНХ

Равнинная, холмистая	100	400	150	450	2	4
----------------------	-----	-----	-----	-----	---	---

СРОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ И ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ

Равнинная, холмистая	50	250	100	300	1	4
Горная	300	—	400	—	2	—

СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ИСД ГА-81

АДП	Аэродромный диспетчерский пункт
АИП	Сборник аэронавигационной информации
АМСГ	Авиационная метеорологическая станция гражданская
АМЦ	Авиационный метеорологический центр
АНЗ	Аэронавигационный запас топлива
АРП	Автоматический радиопеленгатор
АС УВД	Автоматизированная система УВД
АТБ	Авиационная техническая база
АУЗ	Аэродромный узел
АХР	Авиационно-химические работы
БПБ	Боковая полоса безопасности
ВДПП	Вспомогательный диспетчерский пункт подхода
ВМДП	Вспомогательный местный диспетчерский пункт
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВПР	Высота принятия решения
ВРЦ ЕС УВД (ВРЦ УВД)	Вспомогательный районный центр единой системы УВД (ВРЦ УВД)
ВС	Воздушное судно

ВСДП	Вспомогательный стартовый диспетчерский пункт
ВС РЦ ЕС УВД	Военный сектор районного центра единой системы УВД
ВТ	Воздушная трасса
ГВПП	Грунтовая взлетно-посадочная полоса
ГГС	Громкоговорящая связь
ГДПП	Главный диспетчерский пункт подхода
Госкомгидромет	Государственный комитет СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды
ГРА	Группа расшифровки авиационной информации
ГС РЦ ЕС УВД	Гражданский сектор районного центра единой системы УВД
ГТД	Газотурбинный двигатель
ГЦ ЕС УВД	Главный центр единой системы УВД
ДКМВ	Декаметровые волны
ДПК	Диспетчерский пункт круга
ДПП	Диспетчерский пункт подхода
ДПР	Диспетчерский пункт руления
ДПСР	Диспетчерский пункт системы посадки (в аэропортах, где ПДП и ДПК совмещены)
ДПРМ	Дальняя приводная радиостанция с маркером
ДРЛ	Диспетчерский радиолокатор
ЕС УВД	Единая система управления воздушным движением
ЗНА	Заместитель начальника аэропорта
ЗЦ ЕС УВД	Зональный центр единой системы УВД

ИВО Индикатор воздушной обстановки
 ИВПП Взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием
 ИКАО Международная организация гражданской авиации
 КГС Курсо-глиссадная система
 КДП Командно-диспетчерский пункт
 КПБ Концевая полоса безопасности
 КТА Контрольная точка аэродрома
 МВ Метровые волны
 МВЛ Местная воздушная линия
 МДП Местный диспетчерский пункт
 МКК Местная квалификационная комиссия
 МПУ Магнитный путевой угол
 НМО Наставление по метеорологическому обеспечению
 НСД Наставление по службе движения
 ОАО Объединенный авиаотряд
 ОВИ Огни высокой интенсивности
 ОМИ Огни малой интенсивности
 ОПРС Отдельная приводная радиостанция
 ПАНХ Применение авиации в народном хозяйстве
 ПВО Противовоздушная оборона
 ПВП Правила визуальных полетов
 ПДП Пункт диспетчера посадки
 ПДСП Производственно-диспетчерская служба предприятия
 ПДСУ ГА Производственно-диспетчерская служба управления ГА
 ПДСО Производственно-диспетчерская служба объединения

ПО ГА Производственное объединение ГА
 ППП Правила полетов по приборам
 РВЦ УВД Район вспомогательного центра УВД
 РЛК Радиолокационный контроль
 РЛС Радиолокационная станция
 РНТ Радионавигационная точка
 РПО Республиканское производственное объединение
 РСР Радиолокационная система посадки
 РТО Радиотехническое оборудование
 РТС Радиотехнические средства
 РЦ ЕС УВД Районный центр единой системы УВД
 СДП Стартовый диспетчерский пункт
 «СНКБЮРИТИ» Радиотелефонный сигнал предупреждения об опасности
 «СОС» Радиотелеграфный сигнал бедствия
 «МЕРИДЕН» Радиотелефонный сигнал бедствия
 СМП Совмещенный план-индикатор
 СТС Сверхзвуковой транспортный самолет
 ТЗИ Таблично-знаковый индикатор
 ТРД Турбореактивный двигатель
 УВД Управление воздушным движением
 УГА ЕС МДК Управление гражданской авиации единой системы УВД

УГКЕ	Управление государственного комитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды
УДС МГА	Управление движением самолетов МГА
УРАПИ	Участок расшифровки авиационной и полетной информации
УТО	Учебно-тренировочный отряд
ЦДС	Центральная диспетчерская служба
ЦПДУ	Центральное производственно-диспетчерское управление
ЭРТОС	Эксплуатация радиотехнического оборудования и связи
ЭСТОП	Эксплуатация светотехнического оборудования полетов и электроустановок

ЛИСТ-ВКЛАДЫШ К НСД ГА—81

Каждый лист-вкладыш с изменениями и дополнениями к НСД ГА—81 должен содержать шифр, назначение которого состоит в указании основания для внесения поправки в НСД ГА—81 и в обеспечении учета всех поправок, внесенных в НСД ГА с даты его принятия.

Например:

шифр	НСД ГА/82/189/У/2 означает:
— НСД ГА	содержит указание о том, что дополнение (изменение) внесено в НСД ГА—81
— 82	год издания указания (приказа) МГА (1982)
— 189/У	номер указания (приказа) МГА
— 2	номер поправки с даты принятия НСД ГА

Шифр помещается в конце измененного пункта в скобках. Он печатается шрифтом, отличающимся от шрифта измененного пункта НСД ГА—81.

Примечание. В случае изменения одним указанием (приказом) МГА нескольких пунктов НСД (в одной или разных главах) указывается один шифр.

ОБРАЗЕЦ ЗАПОЛНЕНИЯ ЛИСТА
РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ К НСД ГА--81

Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ указания (приказа) МГА	Порядковый № поправки	Наименование нормат. акта	Дата принятия поправки	№ указания (приказа) МГА	Порядковый № поправки
НСД ГА--81	82	123/У	2				
НСД ГА--81	83	23	6				

5. Считать утратившими силу:

5.1. приказ ГИВФ от 15.07.63 № 462: "Об утверждении диспетчеров служб движения";

5.2. приказ МГА от 05.09.64 № 22 "Об утверждении руководства движением самолетов в аэропорту";

5.3. приказ МГА от 11.02.67 № 100 "Положение о организации управления воздушным движением на территории гражданской авиации";

5.4. приказ МГА от 24.04.70 № 231 "Об утверждении ВВД в Московском РДС";

5.5. приказ МГА от 16.12.71 № 616 "О внесении дополнения Перечня РДС и ВРД ГА".

6. Контроль за выполнением указания возложить на ВВД ГА.