



ВОСТОК
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ АВИАЛИНИИ

**«Утверждаю»
Генеральный директор
ВА «Восток»
Баландин С.Л.
15 июля 2013 года**

**РУКОВОДСТВО ПО
ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ВА «ВОСТОК»
В СЕТИ VATSIM
(ред. 1.0)**

Вступает в действие с 17 июля 2013 года

Магадан - 2013



ВВЕДЕНИЕ

Руководство по производству полетов (далее – РПП) предписывает пилотам ВА ВОСТОК (далее – пилоты ВА) при нахождении в сети VATSIM (далее – сеть) следующие правила выполнения полетов, фразеологию радиообмена с диспетчерами и на частоте Unicom.

1. ПОДГОТОВКА К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТА

1.1. Определить аэропорты (а/п) вылета и прилета с учетом:

а) соответствия (по длине ВПП) аэродромов (а/д) вылета и назначения выбранному для совершения полета типу воздушному судну (ВС) в соответствии с его летно-техническими характеристиками (ЛТХ);

б) наличия обоснованной уверенности (booking) в обеспечении сетевого ОВД в аэропортах вылета, прилета, запасном аэродроме и/или по маршруту полета;

в) планируемых массовых мероприятий (флай-инов), проводимых ВА или с участием ВА;

г) нахождения одного из а/п (вылета или прилета) на территории Российской Федерации;

д) личных предпочтений пилота ВА с учетом требований подпункта а.

1.2. Обеспечить наличие актуальных аэронавигационных карт (Jeppesen, ЦАИ ГА, АИП, FSnav, FSC) для а/п вылета, прилета (запасному) и маршруту полета.

1.3. Подготовить летный симулятор к выполнению полета:

а) загрузиться на стоянке в а/п вылета;

б) подключиться к сети, указав свой активный позывной в ВА (VTK...);

в) проверить корректность введения фамилии и имени, аутентичные регистрационным данным VATSIM;

г) убедиться в наличии мультисессии и в отсутствии на выбранной стоянке другого ВС. При наличии другого ВС убедиться в исправности программного обеспечения (например, отключении функции peer to peer в клиенте Fsim), переместиться на другую свободную стоянку.

1.4. Подготовить план полета (Flight Plan), указав в соответствующих полях следующую информацию:

а) тип ВС согласно маркировке ИКАО (приложение 1);

б) правила выполнения полета IFR (по приборам), VFR (визуально);

в) а/д вылета и прилета в кодировке ИКАО;

г) маршрутная часть*;

**ПРИМ: В начале маршрута указывается точка выхода из района аэродрома (РА) а/п вылета, далее перечисляются воздушные трассы (ВТ) и навигационные точки перехода на другие ВТ (в форме «точка-трасса-точка-трасса, при отсутствии трасс между точками маршрута ставится индекс*



DCST»). В конце маршрута указывается точка входа в РА а/п прилета или начальная точка стандартного маршрута прибытия (STAR).

д) запасной а/д в кодировке ИКАО, расположенный в пределах установленной дальности полета, согласно рассчитанному количеству топлива с учетом остатка топлива на 30 минут полета по кругу запасного а/д.

** Прим.: Разрешается выполнение полета без выбора запасного а/д при наличии на а/д назначения двух непересекающихся взлетно-посадочных полос (ВПП), пригодных по длине для посадки того типа ВС, на котором выполняется полет. В этом случае в поле запасного а/д плана полета указывается а/д назначения;*

е) крейсерский эшелон полета с учетом летно-технических характеристик ВС, имеющейся информации о метеорологических условиях по маршруту полета на соответствующих высотах и направления полета;

ж) истинная скорость полета в узлах согласно летно-техническим характеристикам ВС;

з) принадлежность ВА. Данная информация указывается в ремарках плана полета в следующем виде: OPR/VAVOSTOK.RU .

** ПРИМ: При наличии затруднений в ведении радиосвязи необходимо дополнительно указать в ремарках характер ведения радиосвязи:*

RMK/TEXT ONLY – в случае невозможности ведения радиосвязи голосом;

RMK/VOICE RECEIVE – в случае невозможности передачи сообщений голосом, но при сохранении возможности получения голосовых сообщений.

** Пример составления плана полета см. в приложении 3.*

1.5. Сохранить и отослать в сеть составленный план полета.

1.6. Подготовить ВС к выполнению полета, проанализировав фактическую погоду а/п вылета, фактическую и прогнозируемую погоду в а/п назначения, определить согласно информации ATIS или данным METAR рабочую ВПП.

** Прим.: Как правило, взлет осуществляется со встречной составляющей ветра. Допускается взлет с попутной составляющей ветра с соблюдением ограничений, установленных РЛЭ конкретного типа ВС, при этом обязательно отсутствие других ВС в мультиплеере.*

1.7. Проанализировать навигационные карты а/д вылета и определить:

- схему выхода (SID) согласно указанному в плане полета начальному этапу маршрута полета;

- маршрут захода на посадку в а/п вылета в случае отказа авиатехники и невозможности продолжать полет до а/д назначения;

- маршрут руления на предварительный старт ВПП вылета (запомнить наименование рулежных дорожек (РД) и ВПП, предполагаемых к пересечению);



- уточнить высоту перехода (ТН,ТА).

1.8. Рассчитать скорости для взлета V_1 , V_2 , V_r .

2. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ ОТСУТСТВИИ ОВД И ДРУГИХ

ВС

2.1. Вылет

2.1.1. Оценить воздушную обстановку, определив наличие диспетчеров ОВД (окно АТС, Servinfo, VATspy) и других ВС в мультиплеере (функция «Radar» в клиенте Fsin).

2.1.2. При отсутствии диспетчеров ОВД и других ВС:

а) перед началом руления повторным осмотром убедиться в отсутствии диспетчеров обслуживания воздушного движения (ОВД) и других ВС в непосредственной близости к а/п вылета в сетевом мультиплеере;

б) установить код ответчика (squawk) 2200;

в) начать выруливание на предварительный старт выбранной для вылета ВПП;

г) после начала выруливания убедиться в работоспособности тормозов ВС. Следует осуществлять руление на скорости не более 20 узлов (40 км/ч), при поворотах уменьшать скорость руления до 10 узлов (20 км/ч);

д) остановиться на предварительном старте;

е) на предварительном старте включить ответчик в режим Ц (Чарли) и проверить отсутствие диспетчеров и других ВС в мультиплеере;

ж) проверить готовность ВС к выполнению:

– взлета (механизация, взлетные данные);

– ранее рассчитанной схемы выхода (курс после взлета, первоначальная высота набора);

– действий на случай прерванного взлета (autobrakes RTO, arm spoilers при их наличии).

2.1.3. Выполнять взлет от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП, если согласно РЛЭ данного типа ВС при текущей загрузке и рассчитанных скоростях взлета длины ВПП от выбранного места исполнительного старта будет достаточно для безопасного взлета.

2.1.4. На исполнительном старте установить ВС на осевой линии ВПП, выставить задатчик курса на контрольной панели автопилота (АП) в соответствии с магнитным путевым углом (МПУ) взлета, включить хронометр, посадочные фары, установить РУД во взлетный режим. При выполнении взлета при помощи автотяги включить соответствующие тумблеры на контрольной панели. Контролировать набор рассчитанных скоростей взлета ВС.



При выполнении взлета без остановки включить хронометр, вывернуть на исполнительный старт, установить ВС по центру оси ВПП, рычаги управления двигателями перевести во взлетный режим.

2.1.5. При наличии неисправности в работе двигателей, недостижения рассчитанных взлетных характеристик до скорости V_1 произвести экстренное торможение (включить реверс при его наличии, контролировать выпуск интерцепторов и работу автоматической системы торможения). После остановки ВС произвести задувание на стоянку.

2.1.6. При достижении скорости отрыва V_r произвести подъем передней стойки ВС, контролировать угол тангажа на начальном этапе набора высоты не более 10 градусов или действовать согласно РЛЭ типа ВС.

2.1.7. При увеличении скорости убрать шасси, механизацию, выдерживать курс согласно схеме выхода. После набора высоты 400 футов (120 м) при наличии АП включить вертикальный и горизонтальный режимы АП или действовать согласно РЛЭ типа ВС.

2.1.8. После пересечения высоты 1000 футов (300 м), но не выше 10 000 футов (3 000 м) выключить и убрать фары.

2.1.9. До пересечения эшелона 100 не превышать скорость 250 узлов (460 км/ч).

2.1.10. При возникновении особых случаев на начальном этапе набора высоты (отказ агрегатов и систем ВС, пожар силовых установок и т.п.), требующих согласно РЛЭ данного типа ВС производства посадки на ближайшем пригодном а/д, следует прекратить набор эшелона полета, установить ответчик в режим бедствия (код 7700), выполнить заход на посадку в а/п вылета по установленной схеме (выбранной перед вылетом) на ВПП.

В случае невозможности выполнить заход по установленной схеме разрешается выполнить заход на посадку с обратным рабочему направлению посадки курсом, при этом необходимо сохранять минимально безопасную высоту.

** ПРИМ: В случае невозможности выдерживать минимальную безопасную высоту:*

- оценить воздушную обстановку (наличие диспетчеров ОВД, других ВС);

- оценить характер подстилающей поверхности на предмет наличия площадок для вынужденной посадки ВС;

- произвести посадку на подобранную площадку;

- отключиться от сети.

2.1.11. При штатном продолжении полета на установленной высоте перехода (ТН,ТА) (в случае если крейсерский эшелон выше ТА) установить стандартное давление (1013,2 Гпа, или 2992 in, или 760 мм. рт. ст.).



2.1.12. В процессе набора высоты во избежание срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС (TCAS)) выдерживать рекомендованные ограничения по вертикальной скорости (не более 7 м/с) за 300 м до заданного эшелона (высоты).

2.1.13. Во время набора и после занятия эшелона контролировать появление в сети диспетчеров и других ВС.

2.2. Выполнение полета: полет по трассе

2.2.1. При полете по ПВП ниже нижнего безопасного эшелона:

а) на установленном расстоянии от аэродрома (граница РА по дальности) перевести высотомеры с давления аэродрома QNH на приведенное минимальное давление (QNH района)

б) выполнять полет на безопасной высоте полета (истинной безопасной высоте), соответствующей правилам эшелонирования по ПВП страны выполнения полета, согласно общему направлению и рельефу местности;

в) осуществлять полет по установленному (заявленному в плане полета) маршруту путем визуального ориентирования на подстилающей поверхности с контролем по имеющемуся радионавигационному оборудованию.

2.2.2. В случае попадания в метеоусловия, исключающие визуальное ориентирование (облачность, ливневые осадки), перейти на полет по ППП, заняв нижний безопасный эшелон полета по приборам. В этом случае дополнительно произвести изменения в плане полета (правила и эшелон) и переотправить план в сеть.

2.2.3. При полете по трассе вне зависимости от правил полета (ПВП или ППП) контролировать:

- точность выдерживания маршрута полета ВС;
- штатный расход топлива;
- воздушную обстановку на наличие других воздушных судов, диспетчерского обслуживания.

2.2.4. В случаях отказа оборудования, наличия опасных метеоявлений по маршруту полета (обход которых невозможен), прогнозируемой нехватки топлива и иных причин, требующих ухода на запасной а/д, пилот обязан:

– оценить воздушную и аэронавигационную обстановку для выявления ближайшего пригодного (по длине ВПП и метеорологической ситуации) а/д для посадки ВС;

– внести изменения в план полета, заменив а/д назначения ИКАО кодом запасного а/д. В маршрутной части плана полета после расчетной точки ухода на запасной указать маршрут следования на запасной а/д. В ремарках указать: RMK/ralt XXXX (где XXXX – ИКАО код выбранного запасного а/д);

– переотправить отредактированный план полета в сеть.



2.2.5. При необходимости смены эшелона полета (выработка топлива, смена в поворотном пункте общего направления полета ВС):

- определить новый эшелон, соответствующий правилам эшелонирования страны, в которой выполняется полет;
- оценить воздушную обстановку для выявления других воздушных судов;
- занять новый эшелон полета.

** ПРИМ.: При смене общего направления полета занять новый эшелон полета следует за 20 км до поворотного пункта.*

2.2.6. При входе в район, где расположен а/д посадки:

- проверить отсутствие диспетчеров ОВД и других воздушных судов в сети;
- проанализировать погодные условия (ветер, давление);
- определить подходящую для посадки ВПП

** Прим.: Как правило, посадка осуществляется со встречной составляющей ветра. Допускается посадка с попутной составляющей ветра с соблюдением ограничений, установленных РЛЭ конкретного типа ВС, при этом обязательно отсутствие других ВС в мультиплере;*

- ознакомиться со схемой захода (STAR), схемой выполнения процедуры ухода на второй круг.

2.2.7. В случае планируемого перерыва в выполнении сетевого полета более чем на 30 минут ПРИ ПОЛЕТЕ В БЕЗКОНТРОЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ отключиться от сети. Включить (при наличии такой возможности) автопилот. При отсутствии возможности включить автопилот остановить выполнение полета, нажав на паузу.

2.2.8. Перед возвратом в сеть оценить имеющимся программным обеспечением (Servinfo, VatSpy и т.п) наличие диспетчеров ОВД и других ВС в предполагаемом районе входа в сеть. Присоединиться к сети, отправить план полета в сеть (если прежний план потерян), продолжить полет до а/д назначения.

2.3. Выполнение полета: заход на посадку

2.3.1. Перед началом снижения:

- подготовить ВС к выполнению торможения (autobrakes, arm spoilers при наличии);
- вычислить скорости захода и выполнения посадки (в том числе V_{ref});
- вычислить минимальную безопасную высоту (MSA);
- выбрать систему захода на посадку с учетом имеющегося оборудования аэродрома посадки и метеоусловий;
- установить посадочный курс и частоту ILS в систему управления полетом (при заходе по ILS), частоту радионавигационных средств посадки (при заходах по ОСП, VOR), высоту входа в глиссаду согласно схеме захода.



2.3.2. Начать снижение согласно расчету, контролируя элементы полета (скорость, высота). При наличии тенденции к увеличению поступательной скорости использовать интерцепторы (спойлеры) при их наличии для уменьшению скорости до расчетной, если это не противоречит РЛЭ воздушного судна.

2.3.3. При подходе к высоте 10 000 фт (3 000 м) контролировать уменьшение поступательной скорости ВС до 250 узлов (460 км/ч). При скорости более 250 узлов прекратить снижение, перевести ВС в горизонтальный полет (площадку), использовать интерцепторы при их наличии для уменьшения скорости согласно РЛЭ ВС.

2.3.4. После пересечения 10 000 фт (3 000 м):

- продолжить снижение согласно схеме захода (STAR), не допуская превышения поступательной скорости больше 250 узлов (460 км/ч);
- выпустить механизацию, посадочные фары согласно РЛЭ ВС.

2.3.5. На эшелоне перехода установить давление QNH.

2.3.6. При заходе на посадку по ППП:

1) по курсоглиссадной системе – КГС (ILS):

- а) произвести снижение до точки разворота на посадочный курс и до высоты входа в глиссаду по установленной схеме прибытия;
 - б) армировать захват курсового маяка (LOC) согласно РЛЭ;
 - в) после захвата курсового армировать захват глиссады согласно РЛЭ;
 - г) после захвата курсового и глиссадного маяков продолжать снижение в автоматическом, директорном или маячном режиме захода до ВПП;
 - д) контролировать выпуск механизации, шасси и уменьшение скорости до рассчитанной посадочной;
 - е) на ВПП установить визуальный контакт с ВПП;
 - ж) отключить автопилот, продолжая снижение,
- з) произвести посадку.

2) по ОСП (приводным) (2 NDB):

- а) рассчитать высоты пролета приводов, вертикальную скорость снижения с учетом угла наклона глиссады, удаление ТВГ;
- б) произвести снижение по установленной схеме прилета и захода на посадку до ТВГ;
- в) в ТВГ приступить к снижению до ВПП с расчетной вертикальной скоростью;
- г) контролировать пролет маркеров согласно ранее рассчитанных высот и контролировать нахождение на предпосадочной прямой по показаниям радиокompаса (ов);



- д) контролировать выпуск механизации, шасси и снижение скорости до рассчитанной посадочной;
- е) на ВПП установить визуальный контакт с ВПП;
- ж) продолжая снижение, произвести посадку.

3) по ОПРС:

- а) рассчитать высоту пролета привода, вертикальную скорость снижения с учетом угла наклона глиссады, удаление ТВГ, высоту пролета ОПРС при ее нахождении в створе ВПП;

- б) выполнить снижение до ТВГ по установленной схеме прибытия;

ПРИМ: как правило, заход осуществляется выходом на ОПРС с дальнейшим снижением по стандартному прямоугольному маршруту захода на посадку, если в схемах а/п не определен иной порядок захода на посадку по ОПРС;

- в) на расчетном удалении ТВГ приступить к снижению с рассчитанной вертикальной скоростью;
- г) контролировать положение ВС на посадочной прямой по показаниям радиоконпаса и высоту пролета ОПРС при ее нахождении в створе ВПП; контролировать выпуск механизации, шасси и уменьшение скорости до рассчитанной посадочной;
- д) на ВПП установить визуальный контакт с ВПП;
- е) продолжая снижение, произвести посадку.

4) по ПВП:

ПРИМ: Заход по ПВП осуществляется на конечном этапе полета по маршруту по ПВП или после выполнения процедуры пробивания облачности при полете по ППП и переходе на ПВП при наличии визуальных метеоусловий.

- а) Перед началом захода на посадку определить по картам возможность выполнения захода на посадку по ПВП (исходя из фактической погоды а/д назначения с учетом минимумов а/д, КВС и ВС) на выбранную ВПП;
- б) выполнять полет до входа в аэродромный круг полетов по ПВП на высоте не ниже истинной безопасной высоты с учетом рельефа местности;
- в) вести ориентировку по наземным ориентирам и линии естественного горизонта;
- г) рассчитать ТВГ, вертикальную скорость снижения по глиссаде;
- д) определить порядок ухода на второй круг, перехода на ППП в случае ухудшения видимости и невозможности установления визуального контакта с ВПП;



- е) при достижении ТВГ приступить к снижению по предпосадочной прямой, проконтролировать выпуск механизации и шасси;
- ж) установить визуальный контакт с ВПП, произвести посадку.

ПРИМ: В случае потери визуального контакта с наземными ориентирами и ВПП перейти на полет по ППП и выполнить заход по инструментальной системе с учетом имеющегося оборудования ВС и а/д посадки.

В случае отсутствия возможности выполнения захода по приборам уйти на запасной а/д.

5) по правилам визуального захода (ВЗП):

ПРИМ: Визуальный заход – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

- а) перед началом снижения:
 - определить по картам наличие зоны визуального маневрирования и возможность выполнения визуального захода на подобранную ВПП,
 - определить тип захода по ППП с учетом имеющегося оборудования ВС и а/д,
 - проверить наличие допустимых метеоусловий для выполнения визуального захода на посадку (согласно данным актуальной информации о погоде в а/д назначения);
- б) выполнить снижение по стандартному маршруту прибытия, не допуская снижения ниже МБВ а/д посадки;
- в) на высоте начала визуального маневрирования оценить возможность выполнения полета визуально, установив визуальный контакт с наземными ориентирами;
- г) продолжить визуальный заход на ВПП;
- д) установить визуальный контакт с ВПП, произвести посадку.

ПРИМ: В случае отсутствия визуального контакта с ВПП в точке начала визуального маневрирования выполнить процедуру ухода на второй круг, затем перейти на выполнение инструментального захода на посадку.

В случае отсутствия соответствующего оборудования продолжить полет до запасного а/д.

3. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ НАЛИЧИИ ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ON-LINE В СЕТИ VATSIM

3.1. Вылет

3.1.1. Подготовиться к выполнению полета согласно разделу 1.

3.1.2. Проверить отсутствие диспетчеров, обеспечивающих ОВД в а/п вылета.



3.1.3. Настроить на радиопанели COM1 частоту Unicom 122.8 (или частоту Unicom страны а/п вылета). Согласно правилам сети VATSIM на частоте Unicom все сообщения следует передавать только в текстовом виде.

3.1.4. Определить согласно пп 1.6 ВПП вылета.

3.1.5. Перед запуском сообщить текстом следующую информацию: а/п вылета, номер стоянки, начало запуска (буксировки и запуска при необходимости), расчетную полосу для вылета:

"UHPP traff, parking (gate) 1, pushing back and starting up, expecting RW16L"

** ПРИМ: допускается разумное сокращение слов, не препятствующее их идентификации и пониманию. Например, traffic – traff, pushing back – p/b, starting up – s/u, expecting – exp.*

3.1.6. После запуска (буксировки и запуска) и готовности к рулению проанализировать визуально и по сообщениям на Unicom расположение других ВС, исключающее совместное движение к предварительному старту.

Сообщить на Unicom о выруливании к выбранной ВПП с указанием маршрута руления и очередности на вылет, исключающей обгоны других ВС (при необходимости):

"UHPP traffic, taxiing to holding point (hp) RW16L via C, F, D (following b737)".

3.1.7. При наличии встречного ВС на одной РД или ВПП отвернуть вправо и разойтись со встречным ВС левыми бортами.

3.1.8. При пересечении маршрута руления с другим ВС остановиться и пропустить ВС, находящееся справа. В случае продолжения руления ВС, пересекающего маршрут руления и находящегося слева, следует остановиться, пропустив рулящее ВС.

3.1.9. На предварительном старте включить ответчик в режим Ц (Чарли), проанализировать расположение других ВС и при отсутствии ВС на ВПП и предпосадочной прямой занять исполнительный старт, сообщив об этом:

"UHPP traff, lining up (l/u) RW16L and holding (hld), expecting (exp) sa16g departure (dep), initial climb (cl) FL340".

3.1.10. При наличии ВС, находящихся на предпосадочной прямой (final) или на ВПП, ожидать на предварительном старте, сообщив об этом:

"UHPP traff holding short (h/s) RW16L".



3.1.11. После занятия исполнительного старта проверить отсутствие других ВС, находящихся на предпосадочной прямой (final) или осуществляющих уход на второй круг.

При осуществлении вылета вслед за другим ВС необходимо ожидать на исполнительном старте (во избежание попадания ВС в спутный след взлетевшего ВС) в течение следующих временных интервалов:

при вылете легких или средних ВС за тяжелыми – 2 минуты;

при вылете легких ВС за средним – 2 минуты.

Для легких или средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами, или легких воздушных судов, взлетающих за средними воздушными судами, - 3 минуты в случае их взлета:

со средней части одной и той же ВПП или со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осей одной от другой.

Прим.: легким считается ВС со взлетной массой до 7 тонн; средним от 7 до 136 тонн; тяжелым считается ВС со взлетной массой более 136 тонн.

Начать взлет, сообщив об этом:

"UHPP traff, taking off (t/o) RW16L".

3.1.12. При выполнении взлета сходу (без остановки на предварительном старте), находясь на предварительном старте, сообщить о вылете:

"UHPP traff, taking off (t/o) RW16L".

3.1.13. После взлета (на высоте не менее 200 м) сообщить о взлете и следовании схеме выхода:

"UHPP traff, climbing (cl) to FL340 via SA2D" (точка окончания sid).

3.1.14. В случае необходимости возврата на а/д вылета сообщить:

"UHPP traff, returning to UHPP, join base RW34R, descending tom".

3.2. Выполнение полета: полет по трассе

3.2.1. После занятия эшелона вести непрерывное наблюдение за воздушной обстановкой, контролируя местоположение других ВС. В случае прогнозирования потенциально конфликтной ситуации (пересечение маршрутов, догона ВС на одной высоте и т.п.) сообщить конфликтующему ВС о своем месте и предполагаемых действиях (изменения высоты, маршрута), предотвращающих развитие конфликтной ситуации:

"UHPP traff, dal173 (конфликтное ВС) at UB, fl340, estimating TUBLA 0230, expecting descend to fl320".



3.2.3. При необходимости смены эшелона (выработка топлива, влияние ветра и т.п.) сообщить:

"UNPP traff, 30km inbound DIVIL (место вс), climbing (descending) fl330".

3.2.4. При входе в РПИ (FIR) а/п посадки проанализировать нахождение других ВС относительно а/д прилета, определить ВПП посадки (согласно пп 2.2.6) и выбрать схему прибытия STAR (при наличии).

3.3. Выполнение полета: заход на посадку

3.3.1. При подходе к точке начала снижения (TOD) сообщить:

"UNNT traff, descending (desc) to fl060 via EB25T, expecting (exp) rw25, ETA 1700".

3.3.2. Во время снижения контролировать воздушную обстановку. При прогнозировании конфликтов сообщить конфликтующему ВС о своем месте и предполагаемых действиях:

"UNNT traff, BAW201, 50km inbound EB, passing fl100, you are number one".

3.3.3. При решении конфликтов по очередности захода на посадку исходить из принципа приоритета ВС, находящегося впереди.

3.3.4. При входе в ЗВП (пересечении ЭП) сообщить о снижении для захода на посадку:

"UNNT traff, EB, descending (desc) to final RW25".

3.3.5. При довороте на предпосадочную прямую сообщить о готовности к посадке:

"UNNT traffic, final RW25".

3.3.6. При отсутствии других ВС на ВПП произвести посадку, после освобождения ВПП сообщить:

"UNNT traff, RW25 vacated TW C".

3.3.7. При наличии ВС на ВПП, непосадочной конфигурации или иных причин принять решение об уходе на второй круг, сообщив:

"UNNT traff, going around.



3.3.8. При наличии (внезапном появлении) другого ВС на ВПП и невозможности ухода на второй круг (близость ВПП, малый остаток топлива и т.п.):

- а) отключится от сети;
- б) произвести посадку,
- в) освободить ВПП по подходящей РД,
- г) подключиться к сети,
- д) проанализировать местонахождение других ВС,
- е) сообщить на частоте UNICOM об освобождении ВПП и заруливании на подходящую стоянку:
"UNNT traff RW25 vacated TWC, taxing to stand 6 via C"

4. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ НАЛИЧИИ ДИСПЕТЧЕРОВ ОВД

4.1. Общие правила

4.1.1. Необходимо строго соблюдать правила осуществления радиосвязи, установленные Федеральными авиационными правилами (ФАП 362).

4.1.2. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

- а) перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте, убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;
- б) говорить ясно и отчетливо, скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;
- в) сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;
- г) до начала передачи сообщения нажать переключатель (тангенту) передачи и не отпускать его до окончания передачи сообщения.

4.1.3. Вызов (при установлении первоначальной связи) диспетчера ОВД сети ВАТСИМ осуществляется в следующем порядке:

- обозначение вызываемой станции (кого вызываем);
- обозначение вызывающей станции (кто вызывает);

Например:

"Новосибирск - руление, Восток 607 ..."

** Прим.: После установления устойчивой связи с диспетчером соответствующего диспетчерского пункта, исключая возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной*



диспетчерского пункта могут не называться.

Например:

"Восток 607 разрешите вылет ... (сообщение)"

4.1.4. При ведении радиообмена с диспетчером при получении указаний пилот обязан повторить:

а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полета;
б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлета с ВПП, движения по ВПП;

в) информацию, касающуюся рабочего направления ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, указания относительно курса и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелона перехода;

г) указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и будут выполнены.

4.1.5. При наличии технической возможности следует осуществлять ведение радиосвязи голосом. В исключительных случаях допускается осуществление радиообмена с диспетчером посредством передачи текстовых сообщений на рабочей частоте ДП.

4.2. Вылет

4.2.1. На стоянке выбранного а/д вылета выполнить вход в сеть. Определить позывной диспетчерского пункта, осуществляющего выдачу разрешения на вылет.

4.2.2. Проанализировать условия работы ДП: радиотелеграфный позывной ДП, наличие АТИС, время осуществления ОВД, аэродромы диспетчерского обслуживания.

4.2.3. При наличии отдельного канала АТИС перейти на частоту и прослушать информацию. Особое внимание обратить на индекс АТИС и время текущей метеоинформации, указание рабочей ВПП для вылета, давление аэродрома.

4.2.4. Подготовить ВС к выполнению полета, составить и отправить в сеть план полета, убедиться в том, что план полета принят сетью.

4.2.5. Вызвать диспетчера для проверки радиосвязи:

- Новосибирск-руление, Восток501, предполетная проверка.
- Восток501, Новосибирск-руление, слышимость 5.
- Восток501 понял, вас слышу на 4.



4.2.6. При отсутствии ответа голосом проверить оборудование связи, запросить предполетную проверку текстом на рабочей частоте ДП.

4.2.7. В случае если отказ связи односторонний, сообщить об этом диспетчеру текстом:

- Новосибирск-руление, Восток501, голос принимаю, передача только текстом.

При отсутствии слышимости и невозможности передачи голосом сообщить об этом диспетчеру:

- Новосибирск-руление, Восток501, прием и передача только текстом.

4.2.8. После установления радиосвязи запросить диспетчерское разрешение на вылет, сообщив о наличии актуальной метеоинформации (индекс ATIS, при отсутствии – время актуальной метеосводки), место стоянки.

- Новосибирск-руление, Восток501, стоянка 4, информация Альфа, разрешите вылет на Красноярск согласно плану полета.

Прим.: если это уже не первый выход на связь с данной диспетчерской позицией, то ее позывной не называется.

- Восток501, вылет на Красноярск разрешаю, выход по схеме EB25T, первоначально набирайте эшелон 70, рассчитывайте эшелон 310, после взлета работайте с Новосибирск-Круг 122,0, код 5201.
- Восток501, вылет разрешен, выход EB25T, первоначально набирать эшелон 70, после взлета работать с Новосибирск-Круг 122,0, код 5201.
- Восток501, записано верно.

4.2.9. При наличии необходимости выполнить буксировку (т.е. перемещение носом вперед) или выталкивание (т.е. перемещение хвостом вперед), а также для запуска двигателей следует запросить разрешение:

- Восток501, прошу выталкивание и запуск.
(Вариант: Восток501, прошу разрешить буксировку и запуск)
- Восток501, выталкивание носом на восток разрешаю, запускайте по своему усмотрению.
- Выталкивание носом на восток и запуск разрешены, Восток501.

Если буксировка или выталкивание не требуются, следует запросить запуск:

- Восток501, прошу запуск.
- Восток501, запуск разрешаю.
- Запуск разрешен, Восток501.

4.2.10. После буксировки и/или запуска двигателей необходимо запросить руление на предварительный старт:

- Восток501, разрешите предварительный
- Восток501, разрешаю предварительный ВПП 25 по РД Альфа.
- Занимаю предварительный ВПП 25 по РД Альфа, Восток501.

4.2.11. При подруливании к предварительному старту ВПП вылета необходимо включить ответчик в режим Ц (Чарли) и сообщить диспетчеру:

- Восток501, на предварительном ВПП 25, РД Альфа.
- Восток501, работайте с Новосибирск-Старт 118.5.
- Работаю с Новосибирск-Старт 118.5, Восток501.

4.2.12. После этого следует установить частоту Новосибирск-Старт на com1, частоту Новосибирск-Круг (т.е. диспетчерского пункта, осуществляющего ОВВД после вылета) на com2 и сообщить о своем местонахождении:

- Новосибирск-Старт, Восток501, на предварительном ВПП25, РД Альфа.
- Восток501, Новосибирск-Старт, разрешаю исполнительный ВПП25, выход по схеме EB25T.
- Занимаю исполнительный ВПП25, выход EB25T Восток501.

4.2.13 При готовности к взлету без остановки необходимо сообщить диспетчеру Старта:

- Восток501, разрешите исполнительный, к взлету готов.
- Восток501, ВПП 25, разрешаю исполнительный и взлет, выход EB25T.

Прим.: В случае необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) пилот обязан информировать диспетчера о необходимом времени для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то пилот обязан повторно запросить разрешение на взлет.

4.3. Взлет



4.3.1. Перед взлетом командиру необходимо убедиться в готовности ВС и экипажа к выполнению взлета, а также в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета.

4.3.2. Запрещается выполнять взлет, если экипаж ВС получил информацию, что взлет создаст помеху ВС, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

4.3.3. Экипажу ВС с момента начала разбега и до набора высоты 200 метров запрещено вести радиосвязь, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности. Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 метров, указанное выше запрещение действует до начала горизонтального полета.

4.3.4. После взлета следует сообщить диспетчеру:

- Новосибирск-Круг, Восток501, взлет, правым по схеме GL25T, пересекая 300 метров.
- Восток501, Новосибирск-Круг, набирайте эшелон 70 по схеме GL25T.
- Набираю эшелон 70 по схеме GL25T, Восток501.

4.3.5. В случае отсутствия указаний диспетчера о месте и времени промежуточного доклада, экипаж обязан доложить о занятии назначенного эшелона полета и продолжать сохранять его, выполняя выход из РА по назначенной схеме.

- Восток501, занял эшелон 70, по схеме GL25T.
- Восток501, сохраняйте эшелон 70, выход GL25T.

4.3.6. При выполнении выхода из РА методом векторения экипаж ВС выдерживает назначенные диспетчером курсы следования до команды о прекращении векторения и переходе на навигацию с помощью собственных бортовых средств.

- Новосибирск-Круг, Восток501, взлет, курс 250, пересекая 300 метров.
- Восток501, Новосибирск-Круг, набирайте эшелон 70 курсом 250.
- Курс 250, набираю эшелон 70, Восток501.

- Восток501, занял эшелон 70.
- Восток501, сохраняйте эшелон 70, курс 250, работайте с Новосибирск-Подход 127,5.
- Сохраняю эшелон 70, курс 250, работаю с Новосибирск-Подход 127,5, Восток501.

4.3.7. Во время выполнения различных этапов полета под управлением диспетчера ОВД экипажу может быть назначена процедура следования напрямую на определенную точку маршрута выхода из РА, маршрута полета, маршрута захода на посадку. В случае первоначального векторения моментом перехода к навигации по собственным средствам служит указание о следовании напрямую на определенную точку маршрута:

- Новосибирск-Круг, Восток501, взлет, курс 250, пересекая 300 метров.
- Восток501, Новосибирск-Круг прямо на GOLIM набирайте эшелон 70.
- Прямо на GOLIM набираю эшелон 70, Восток501.

- Восток501, занял эшелон 70, прямо на GOLIM.
- Восток501, следуйте эшелон 70, работайте с Новосибирск-Подход 127,5.
- Сохраняю эшелон 70, работаю с Новосибирск-Подход 127,5, Восток501.

4.3.8. При обеспечении бесступенчатого набора первоначального эшелона полета может быть дано указание перейти на частоту последующего диспетчера ОВД без промежуточного доклада:

- Новосибирск-Круг, Восток501, взлет, GL25T, пересекая 300 метров.
- Восток501, Новосибирск-Круг, контролирую по вторичному, по схеме GL25T набирайте эшелон 190, пересечение эшелона 70 доложить Новосибирск-Подход 127,5.
- Контроль по вторичному, схема GL25T, набираю эшелон 190, пересечение эшелона 70 доложить Новосибирск-Подход 127,5, Восток501.

В этом случае экипаж остается на частоте ДПК до подхода к эшелону 70, настраивает на частоте сом2 частоту ДПП и при пересечении эшелона 70 переключается на частоту диспетчера подхода.

4.3.9. После переключения на частоту диспетчера, осуществляющего диспетчерское обслуживание подхода, следует установить порядок ведения радиосвязи путем прослушивания эфира или контрольного вызова диспетчера. При наличии голосовой связи сообщить диспетчеру:

- 1) свое место;
- 2) текущий эшелон (высоту);
- 3) разрешенный (предыдущим диспетчером) эшелон (высоту) набора;



- 4) подписанный эшелон высоты (если он не совпадает с разрешенным первоначально эшелон (высотой) полета;
- 5) расчетное время пролета очередного ПОД согласно схеме выхода или маршрута полета.

ПРИМ: В случае занятости частоты (работа других бортов, помехи), а также при отсутствии голосовой связи сообщить необходимую информацию текстом.

- Новосибирск-Подход, Восток501, по схеме GL25T (прямо на GOLIM) пересекаем эшелон 70, в наборе эшелон 190, подписанный эшелон 340, GOLIM рассчитываем в 35 минут.
- Восток501, Новосибирск-Подход, по схеме GL25T (прямо на GOLIM) продолжайте набор эшелон 190, эшелон 340 дополнительно, контроль по вторичному.
- Набираю эшелон 190, GL25T (прямо на GOLIM), Восток501.

4.3.10. В случае поступления информации от диспетчера «эшелон дополнительно» пилоту следует ожидать разрешение на его занятие и набирать первоначально разрешенный эшелон (высоту) полета.

При поступлении от диспетчера информации «контроль вторичный (по вторичному)» доклад о занятии эшелонов (высот) не требуется.

- *ПРИМ. Вторичный контроль – способность диспетчера наблюдать с помощью радиотехнических средств: код ответчика ВС (режим А (Альфа)), высоту ВС (режим Ц (Чарли)) в пределах допустимых отклонений: +-90м (300фт), +- 60м (200фт) в пределах RVSM пространства, дополнительную информацию от ВС (режим С (Сьера)).*

4.3.11. При достижении ранее разрешенного эшелона (высоты) полета следует получить от диспетчера ДПП (подхода) указание о переходе на частоту диспетчера РЦ:

- Восток501, следуйте эшелон 190, работайте с Новосибирск-Контроль 127.0
- Следую эшелон 190, работать с Новосибирск-Контроль 127.0, Восток501.

4.3.12. После переключения на частоту диспетчера РЦ следует установить порядок ведения радиосвязи путем прослушивания эфира или контрольного вызова диспетчера. Следует доложить диспетчеру:

- 1) место (выполняемая схеме выхода, следование с курсом, напрямую на определенную точку маршрута),



- 2) текущий эшелон полета,
- 3) занимаемый (ранее разрешенный) эшелон полета,
- 4) подписанный (крейсерский) эшелон полета,
- 5) точку следования (расчетное время пролета точки следования при необходимости).

- Новосибирск-Контроль, Восток501, по схеме GL25T на эшелоне 190, подписан эшелон 340, GOLIM в 25 минут.
- Восток501, Новосибирск-Контроль, набирайте и следуйте эшелон 340, доложите GOLIM, контроль по вторичному.
- Набираем эшелон 340, GOLIM доложим, контроль по вторичному Восток501.

4.3.13. После занятия заданного эшелона необходимо выдерживать эшелон и докладывать назначенную точку, соблюдая установленный правилами формат донесения местоположения — ПОД:

- а) опознавательный индекс воздушного судна
- б) местоположение (*наименование ПОД*)
- в) время (*не сообщается в момент пролета + в течение 1 мин после*)
- г) эшелон полета или высоту, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается (*можно опустить если введен режим вторичного контроля или экипаж иным путем освобожден от докладов каждого ПОД.*)
- д) следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта
- е) скорость (*если задана диспетчером*):

- Восток501 GOLIM, LITUN рассчитываем в 55 минут.
- Восток501, следуйте эшелон 340, доложите LITUN.
- Следует эшелон 340, LITUN доложим, Восток501.

4.3.14. При подлете к заданной точке доклада (выхода из зоны) следует сообщить диспетчеру:

- Новосибирск-контроль, Восток501, LITUN проходим, NABAT в 35 мин.
- Восток501, над LITUN работайте с Тюмень-Контроль 134,5.
- Над LITUN с Тюмень-Контроль 134,5, Восток501.

4.3.15. В случае если следующий РЦ является транзитным (РЦ без аэродрома посадки), то при выходе на связь сообщаем диспетчеру:



- Тюмень-Контроль, Восток501, проходим LITUN, эшелон 340, NABAT* в 35 минут.
- Восток501, Тюмень-Контроль, LITUN подтверждаю, сохраняйте эшелон 340, NABAT доложить, контроль по вторичному.
- Сохраняем эшелон 340, NABAT доложим, контроль по вторичному, Восток501.

* NABAT – точка выхода из РЦ Тюмени.

4.3.16. При необходимости изменения эшелона на маршруте (выработка топлива, болтанка и т.п.) следует запросить у диспетчера разрешение на занятие эшелона соответствующего направления:

- Тюмень-Контроль, Восток501.
- Восток501, Тюмень-Контроль.
- Восток501, прошу эшелон 360.
- Восток501, набирайте эшелон 360.
- Набираем эшелон 360, Восток501.
- Восток501, следуйте эшелон 360, доложите NABAT.
- Следуем эшелон 360, NABAT доложим, NABAT рассчитываем в 30 минут, Восток501.

4.3.17. При следования по маршруту рекомендуется контролировать расчетное время пролета очередных ПОД и сообщать о времени пролетов ПОД при входе в зону диспетчера РЦ при первой связи и по запросу.

4.3.18. При входе в район, где находится аэродром посадки, необходимо сообщить диспетчеру:

- 1) место входа,
- 2) время входа (время не сообщается если с момента входа не прошла 1 минута),
- 3) эшелон полета (не сообщается при вторичном контроле),
- 4) очередной ПОД с указанием расчетного времени пролета,
- 5) расчетное время прибытия на аэродром назначения,
- 6) запасной аэродром (при наличии сложных метеоусловий на аэродроме назначения):

- Москва-Контроль, Восток501, АВАГА прошли в 50 минут, эшелон 360, АВ рассчитываем в 25 минут, прибытие в Домодедово в 48 минут следующего часа, запасной Шереметьево.
- Восток501, Москва-Контроль, АВАГА подтверждаю, следуйте эшелон 360, АВ доложить, контроль по вторичному.



- Сохраняю эшелон 360, АВ доложим, контроль по вторичному, Восток501.

4.3.19. При следовании в РЦ, в котором расположен аэродром посадки, до пролета рубежа начала снижения получить от диспетчера информацию о рабочей ВПП и условиях снижения, если такой информации не поступало, запросить ее у диспетчера заблаговременно.

4.3.20. При пролете последнего назначенного ПОД перед рубежом начала снижения или при подходе к рубежу начала снижения следует доложить диспетчеру необходимую информацию:

- Восток501, над АВ, эшелон 360, МФ рассчитываем в 59 минут, расчетное начало снижения в 27 минут следующего часа.
- Восток501, следуйте эшелон 360, подход (схема прибытия) WT14D, в работе ВПП 14 левая, начало снижения доложить.
- ВПП 14 левая, подход WT14D, начало снижения доложу, Восток501.

4.3.21. В случае осложнения воздушной обстановки (большое скопление ВС, наличия ограничений и т.п.) от диспетчера может поступить указание об условиях снижения по стандартной схеме прибытия (векторении, по схеме зоны ожидания) и занятии эшелона (высоты) на рубеж. Например:

- Восток501, по схеме WT14D, снижение по расчету, на WT занять эшелон 50.
- Схема WT14D, на WT занимаем эшелон 50, Восток501.

4.3.22. При подходе к рубежу начала снижения (примерно 15-20 км от рубежа начала в зависимости от воздушной обстановки) следует доложить диспетчеру о готовности к снижению:

- Восток501, расчетное начало снижения.
- Восток501, подход WT14D, снижайтесь эшелон 120, ВПП 14 левая.
- Снижаюсь эшелон 120 по схеме WT14D, ВПП 14 левая, Восток501.

Либо:

- Восток501, расчетное начало снижения.
- Восток501, курсом 220 снижайтесь эшелон 120, рассчитывайте векторение на посадку, ВПП 14 левая.
- Курсом 220 снижаемся эшелон 120, ожидаем векторение на полосу 14 левая, Восток501.

Либо:



- Восток501, курсом на RW следуйте эшелон 360, рассчитывайте снижение по схеме зоны ожидания.
- Следуем на RW, сохраняем эшелон 360, рассчитываем снижение в зоне ожидания, Восток501.

Следует обратить внимание на то, что в процессе снижения выданные ранее условия могут меняться (курс, высота, рабочая полоса).

- Восток501, проходите RW, продолжайте снижение эшелон 120, работайте с Москва-Подход 123.45.
- Место принял, снижаемся эшелон 120, работаем с Москва-Подход 123.45, Восток501.

4.3.23. Путем прослушивания голосового сообщения АТИС, либо получения текстовой информации из профайла (текстовой информации АТИС) диспетчера, следует выяснить значение эшелона перехода, значение давления, используемые типы заходов на посадку, индекс АТИС (при необходимости и иную информацию), а также определить частоты диспетчеров круга и вышки (старта, посадки) для оперативного подтверждения и установки необходимых значений на приборах ВС.

4.3.24. При входе в район аэродрома необходимо доложить диспетчеру подхода о пролете ПОД, времени пролета (при необходимости), эшелоне полета (текущий и разрешенный к снижению), выданных ранее параметрах захода на посадку, а также индекс АТИС:

- Москва-Подход, Восток501, RW, прошли эшелон 300 снижаемся эшелон 120 по схеме WT14D, рассчитываем заход на ВПП 14 левая, информация Браво.
- Восток501, Москва-Подход, продолжайте снижение эшелон 60, по схеме WT14D, полоса 14 левая, контроль вторичный.
- Снижаемся эшелон 60, WT14D, полоса 14 левая, контроль вторичный Восток501.
- Москва-Подход, Восток501, RW прошли эшелон 300, в снижении эшелон 120, следуем курсом 220, векторение ВПП 14 левая, информация Браво.
- Восток501, снижайтесь эшелон 60, курс 240, ожидайте векторение на ВПП 14 левая, контроль вторичный.
- Снижаемся эшелон 60, курсом 240, векторение ВПП 14 левая, контроль вторичный, Восток501.



4.3.25. При передаче управления от диспетчера подхода диспетчеру круга следует подтвердить частоту, название следующей диспетчерской позиции, а также высоту (рубеж), на (над) которой (ым) осуществляется установка связи:

- Восток501, на эшелоне 60 работайте с Домодедово-Круг 120.3.
- На эшелоне 60, с Домодедово-Круг 120.3, Восток501.

Или:

- Восток501, над WT работайте с Домодедово-Круг 120.3.
- Над WT с Домодедово-Круг 120.3, Восток501.

4.3.26. Установить заданные значения связи на резервном радиооборудовании, оставаясь на частоте прежнего диспетчера до заданной им высоты (рубежа) полета. При пересечении указанного диспетчером рубежа необходимо перейти на частоту диспетчера круга и доложить о пролете рубежа, эшелоне полета, выбранной системе захода на посадку (если отличается от указанной в информации АТИС):

- Домодедово-Круг, Восток501, WT проходим, эшелон 50.
- Восток501, Домодедово-Круг, снижайтесь 600 м, подход WT14D, контроль вторичный.
- Снижаюсь 600 м по схеме WT14D, заход 14 левая, контроль вторичный, Восток501.

Далее следует проверить готовность ВС к заходу на указанную ВПП в соответствии с выбранным типом захода, ознакомиться со схемой повторного захода на посадку на случай ухода на второй круг (направление, высоту).

4.3.27. При пересечении эшелона перехода следует установить на высотомерах необходимое давление аэродрома и продолжать снижение до разрешенной диспетчером высоты. Доклада об установке давления на эшелоне перехода не требуется.

4.3.28. На горных аэродромах в информации АТИС передается контрольная высота (т.е. высота, рассчитанная в соответствии с текущим давлением аэродрома и предназначенная для проверки экипажем значений высоты после установления давления аэродрома на высотомерах ВС).

4.3.29. При отсутствии информации АТИС по аэродрому посадки значения эшелона перехода, давления (контрольной высоты на горных аэродромах при необходимости), ожидаемого типа захода на посадку следует получить от диспетчера, осуществляющего аэродромное обслуживание в ЗВП.

- Домодедово-Круг Восток501, WT проходим, эшелон 50.



- Восток501, Домодедово-Круг, эшелон перехода 50, давление аэродрома 993 ГПа, снижайтесь 600 м, подход WT14D, рассчитывайте заход по ИЛС ВПП 14 левая, контроль вторичный.
- Снижаюсь 600 м по схеме WT14D, эшелон перехода 50, давление 993 ГПа, рассчитываем заход по ИЛС на ВПП 14 левая, Восток501.

4.3.30. При подходе к заданной высоте следует быть готовым к выполнению окончательного этапа захода на посадку в соответствии с типом ВС, а также получить от диспетчера разрешения по выбранному типу захода на посадку:

- Восток501, заход разрешаю, снижайтесь 500 метров до входа в глиссаду, работайте с Домодедово-Посадка 118.10.
- Заход разрешили, снижаемся 500 метров, с Домодедово-Посадка 118.1, Восток501.

** Прим.: После получения разрешения на выполнение захода на посадку следует произвести предусмотренные РЛЭ процедуры осуществления захода (захват курсового, глиссадного маяков и т.п.)..*

4.3.31. Диспетчеру посадку следует доложить:

- Домодедово-Посадка, Восток501, на рубеже 500 м.
- Восток501, Домодедово-Посадка, удаление 18, на курсе.
- Понял, Восток501.

4.3.32. В соответствии с РЛЭ конкретного типа ВС необходимо выпустить механизацию, проверить готовность ВС к посадке и ожидать разрешения диспетчера о посадке:

- Восток501, 14 левая, посадку разрешаю.
- 14 левая, посадку разрешили, Восток501.

4.3.33. В случае занятости ВПП, отсутствии необходимых интервалов между ВС может поступить команда «посадка дополнительно».

- Восток501, посадка дополнительно.
- Посадка дополнительно, Восток501.

В этом случае следует продолжить заход на посадку до высоты принятия решения (ВПр) или до рубежа не менее 1000 м от ВПП и быть готовым к уходу на второй круг.

4.3.34. В случае отсутствия разрешения на посадку до пролета ВПП или непосадочной конфигурации ВС следует перевести ВС в режим ухода на второй круг и доложить диспетчеру:

- Восток501, ухажу на второй круг.
- Восток501, уход по схеме, работайте с Домодедово-Круг 120,3.
- Уход по схеме, с Домодедово-Круг 120,3, Восток501.

4.3.35. Следует выполнить уход на второй круг по опубликованной схеме, переключиться на частоту диспетчера круга и доложить ему:

- Восток501, после ухода на 2-й круг, набираем 600 метров по схеме.

Далее необходимо следовать указаниям диспетчера по выполнению повторного захода на посадку.

4.3.36. После посадки и уменьшения скорости до скорости руления следует освободить ВПП по ближайшей РД (рулежной дорожке) или указанной ранее в разрешении на посадку РД. После освобождения сообщить диспетчеру об этом с указанием РД нахождения:

- Восток501, полосу освободил на РД А.
- Восток501, работайте с Домодедово-руление, 118,1.
- Работать с Домодедово-руление 118,1, Восток501.

** Прим.: В аэропорту Домодедово может быть введен в работу диспетчерский пункт Домодедово-Перрон, в этом случае возможен перевод на его частоту.*

- Восток501, полосу освободил на РД А.
- Восток501, работайте с Домодедово-Перрон, 119,0.
- Работаем с Домодедово-Перрон 119,0, Восток501.

4.3.37. Диспетчеру, осуществляющему руководство рулением, следует доложить:

- Домодедово-Перрон, Восток501, на РД Альфа, на стоянку.
- Восток501, Домодедово-Перрон, стоянка 10 по РД А, Н 1.
- Стоянка 10 по РД А, Н 1, Восток501.

4.3.38. После заруливания на стоянку и установки ВС на стояночный тормоз следует доложить:

- Восток501, на стоянке.
- Восток501, добро пожаловать в Москву, конец.
- До свидания, спасибо за контроль, Восток 501.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: обозначение типов ВС согласно маркировки ИКАО
<http://aviadocs.net/icaodocs/Docs/8643-37.pdf>

Приложение 2: эшелонирование в РФ согласно АИП Россия
<http://aviadocs.net/aip.html>

Приложение 3: Рекомендуемое при полете он-лайн пилотам ВА Восток
заполнение полетного плана (Flight plan):

INN FLIGHT PLAN (X)

Stored FP: EDDF to UUEE - IFR

New Delete Load Save

Pilot information

Name: Sergey Balandin
Callsign: VTK501
Aircraft: T/B738/F
Persons on Board: _____

Flight Route IFR VFR

Departure: UUEE Flight Route: _____ Destination: URSS

K0820F350 AR25D DCT DEDUM DCT ARSEP DCT
GOTMA DCT LO DCT DK DCT FV R11 TS/K0820F370
R808 KANON/K0830F380 B145 MIMRA A100 RIDLA
C476 DIBAT A277 LAMET

Alternate Airports: URRR

Cruising Alt.: 35000 True Airspeed: 470

Remarks: CALL/VOSTOK OPR/VAVOSTOK.RU

Departure Time Estimated	0000	
Departure Time Actual	0936	
Estimated Time Enroute	0000	Zulu Time (GMT)
Fuel on board	0000	

Request from Tower Send to tower

В начале указываем параметры полета (скорость в км/ч К и высоту в согласно эшелонирования F) после занятия крейсерского эшелона сразу после вылета, далее указываем стандартную схему выхода (SID), затем если конечная точка SID не выводит на трассу вводим индекс DCT (direct), дабы формализовать полет вне трассы. После выхода на первую точку маршрута указываем трассу по которой будем лететь до следующей точки в которой трасса поменяется и так до конца маршрута. Если в пути по расчету требуется изменить параметры полета (самолет вырабатывает топливо становится легче и может занимать более высокий эшелон), ищем согласно нашему эшелонированию подходящий эшелон и указываем в точке изменения новые параметры, после которой опять указываем трассу по которой будем следовать даже если она не изменилась. Такая же процедура в случае изменения общего направления полета и необходимости изменения эшелона согласно правилам эшелонирования относительно ИПУ (track), забиваем все изменения на земле, а в воздухе эшелон, в случае изменения общего направления полета, должен быть занят за 20 км до поворотного пункта. Подходим к точке окончания маршрута, желательно чтобы она совпадала с точкой начала стандартного маршрута прилета (STAR) или точки входа в РА.