|  |  |
| --- | --- |
|  | «Утверждаю»  1-й заместитель Генерального директора  авиапредприятия «Туркменистан»  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Аманмурадов М.Г.  «\_\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2010г. |

# ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ

**ДИСПЕТЧЕРА «СТАРТА» (СДП).**

**1. Общие положения.**

1.1. Настоящая Технология составлена в развитие положений ПП ГА Туркменистана, Руководства по ОрВД и УВД ,Инструкции по производству полетов в РА Ашхабад и других руководящих документов по УВД и определяет:

1.1.1. Перечень основных обязательных действий диспетчера СДП при выполнении им служебных обязанностей.

1.1.2. Права, обязанности и ответственность диспетчера СДП.

1.2. Диспетчер СДП осуществляет УВД в пределах установленных границ с использованием РТС, докладов экипажей, взаимодействуя с диспетчерами АДП, ДПК, и ДПР.

1.2.1. Разрешается совмещение диспетчерских пунктов СДП и ДПР в соответствии с п.4.2.9 Руководства по организации воздушного движения и УВД (Р ОрВД и УВД ГАТ-2010).

1.2.2. При совмещении диспетчерских пунктов СДП и ДПР, функции диспетчера ДПР выполняет диспетчер СДП. Зона ответственности диспетчера ДПР включается в зону ответственности диспетчера СДП. Решение о совмещении диспетчерских пунктов принимает руководитель полетов.

1.2.3. К выполнению функций диспетчера объединенного пункта допускаются специалисты имеющие допуск к самостоятельной работе на диспетчерских пунктах ДПР и СДП.

1.3.Стартовый диспетчерский пункт расположен на «Башне», согласно технических условий позволяет диспетчеру старта при УВД, кроме докладов экипажей, производить визуальные наблюдения за ВС, ВПП-12Л\30П и ВПП-12П\30Л в пределах допустимой видимости.

При перерывах в полетах более одного часа в ночное время суток и СМУ производится осмотр ВПП, на предмет наличия препятствий и посторонних предметов, по указанию диспетчера СДП водителем автомашины «Эскорт».

При выполнении операций на ВПП в условиях ограниченной видимости (видимость на ВПП менее 1000 м) осмотр ВПП, на предмет наличия препятствий и посторонних предметов, производится водителем автомашины «Эскорт» (по указанию диспетчера СДП) непосредственно перед взлетов ВС и за 5 мин до посадки ВС.

1.4.Диспетчеру СДП **категорически запрещается** давать разрешение на проведение любых работ на летном поле, а также на взлет и посадку ВС, после окончания работ на ВПП без указания руководителя полетов.

1.5. Диспетчер во всех случаях обязан:

* давать разрешение на выезд технических и других средств на летную полосу только с разрешения руководителя полетов при наличии на этих средствах установленного и исправного светотехнического оборудования и устойчивой двухсторонней радиосвязи с руководителем работ (наличие связи по наземным каналам и радиостанции для прослушивания частоты работы диспетчера СДП);
* информировать РП и диспетчера ДПК о начале, перерывах и окончании работ на ВПП (летной полосе).
* не реже чем через каждые 15 минут контролировать наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ на летной полосе;
* немедленно докладывать РП о прекращении связи с руководителем работ на летной полосе и недостатках в работе светосигнального оборудования технических средств находящихся на ВПП (летной полосе);
* давать команду на освобождение летной полосы от технических и других средств и контролировать выполнение этой команды не позднее чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом.

1.6.Экипаж ВС при приеме от диспетчера сообщения во избежание возможности неправильного понимания обязан повторить :

* сообщения отличающиеся от типовых и требующие от КВС изменения ранее принятого решения (или плана полета):
* разрешения или запрещения на пересечение ВПП, взлета, захода на посадку, посадки, изменения эшелона (высоты) полета:
* значение принятого и установленного на высотомере давления на аэродроме;
* значение курса взлета или посадки (маркированного номера ВПП);

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

1.7. При обмене информацией между диспетчерами СДП и ДПК диспетчер, передающий информацию, обязан получить подтверждение части переданной им информации (номер рейса, эшелон (высоту), номер ВПП, систему захода на посадку).

1.8. При получении информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасных или по маршруту полета) метеоусловий, которые не соответствуют правилам принятия решения на вылет и влияют на условия полета по маршруту или штормового предупреждения, диспетчер старта обязан немедленно сообщить об этом экипажам ВС и получить от них подтверждение о принятой информации и решения командиров ВС.

1.9.Управление воздушным движением при полетах в особых условиях, возникновении аварийной обстановки и непредвиденных обстоятельств отражены в Приложении 1.

Фразеология радиообмена и порядок координации отражены в Приложении 2.

1.10. Диспетчер в случае ухудшения своего самочувствия должен доложить об этом РП (ст. диспетчеру), который обязан обеспечить подмену.

**2. Подготовка к дежурству и прием дежурства.**

2.1. Подготовка диспетчера СДП к дежурству проводится на инструктаже и на рабочем месте.

2.2. В процессе подготовки на инструктаже диспетчер обязан ознакомиться:

* с фактической и прогнозируемой погодой и орнитологической обстановкой на своем аэродроме;
* с МПУ взлета и посадки;
* с ограничениями и запретами на полеты на своем аэродроме, указаниями (распоряжениями) непосредственных начальников;
* с состоянием аэродрома и проводимыми работами на нем (с состоянием ВПП,РД, маршрутов руления и их пригодности к эксплуатации);
* с суточным планом полетов (ходом выполнения плана);
* с наличием литерных и подконтрольных рейсов;
* с готовностью радиотехнических средств и средств обеспечения полетов.

2.3. Принимая дежурство на рабочем месте ( с записью на магнитофон) диспетчер обязан:

2.3.1. Уточнить (уяснить):

* техническую готовность своего аэродрома;
* МПУ взлета и посадки;
* ограничения, запреты, особенности УВД, места проведения работ;
* местонахождение ВС заходящих на посадку или выруливающих для взлета;
* фактическую погоду в районе аэродрома.

2.3.2. Проверить:

* качество радиосвязи на выделенных частотах, связь с руководителем работ;
* работу аварийной радиостанции;
* работу оборудования обеспечивающего получение метеоинформации;
* протестировать включением (выключением) работу табло «ВПП занята»;
* точность показания часов.

Доложить РП (ст.диспетчеру) о приеме дежурства и выявленных недостатках. В период сдачи-приема дежурства УВД осуществляет диспетчер сдающей смены до момента записи на магнитофон доклада **«Диспетчер …**(фамилия) **дежурство на СДП принял в …** (время: час, минута)**, с воздушной обстановкой, фактической и прогнозируемой погодой на своем аэродроме ознакомлен, атмосферное давление на аэродроме … мм.рт.ст., с ограничениями, запретами, особенностями УВД ознакомлен к УВД готов».** Это положение распространяется и при подмене диспетчера.

В особых случаях и условиях полета прием и сдача дежурства или подмена диспетчера решением РП (ст.диспетчера) может быть перенесена до момента нормализации воздушной и метеорологической обстановки.

**3.Рубежи передачи УВД.**

3.1.Для диспетчера СДП установлены следующие рубежи передачи УВД:

3.1.1. С диспетчером ДПР:

* при вылете – линия предварительного старта к ВПП-11(29) при выруливании (в дневное время суток) ВС по РД № 1,2,3, а в ночное время суток к ВПП-12п/30л и линия предварительного старта к ВПП-12П(30Л) и ВПП-12Л(30П) при выруливании ВС по другим РД;
* после посадки – момент пересечения ВС предварительного старта к ВПП-11(29) при сруливании ( в дневное время суток) по РД № 1.2.3, а в ночное время момент освобождения ВПП-12п/30л и момент освобождения ВПП при сруливании по другим РД.

3.1.2. С диспетчером ДПК:

* при вылете – момент занятия взлетевшим ВС высоты 200м или 100м для ВС категории L и вертолетов;
* при прилете – при инструментальном заходе - выход ВС в точку начала конечного этапа захода на посадку:

- при заходе на посадку по ПВП ВС категории L и вертолетов –момент визуального обнаружения ВС диспетчером СДП, (участок от 3-го к 4-му развороту).

3.2. Исходя из воздушной и метеорологической обстановки по решению руководителя полетов разрешается совмещение диспетчерских пунктов СДП и ДПР. Функции данных диспетчерских пунктов выполняет диспетчер СДП и в зону ответственности диспетчера СДП включается зона ответственности диспетчера ДПР.

**Примечание: В особых случаях при невозможности установления экипажам ВС двухсторонней связи с диспетчерским пунктом УВД, в зоне ответственности которого он находится, диспетчер СДП при выходе этого экипажа на связь должен согласовать свои действия с пунктом УВД, в зоне которого находится ВС.**

**4. Управление воздушным движением.**

4.1. При вылете ВС диспетчер обязан:

а) принять от диспетчера ДПР (АДП) информацию о разрешении на вылет ВС:

-номер и литер рейса;

-время вылета;

- запрашиваемый эшелон (высоту) полета;

-минимум КВС для взлета (при СМУ на а/ме Ашгабат);

* условия выхода из ЗВП, а при наличии возможности и условия бесступенчатого набора эшелона;

б) установить связь с экипажем ВС на рубеже передачи УВД;

- при установлении первоначальной связи экипаж обязан доложить диспетчеру о приеме информации АТИС или МВ канала. Если доклад не поступил – диспетчер обязан потребовать у экипажа прослушивания информации АТИС или МВ канала.

в) при нахождении ВС на предварительном старте к ВПП-11/29 ( на РД № 1,2 и 3) и планируемом вылете с ВПП-12Л/30П указать маршрут сруливания с ВПП-12П/30Л;

4.1.1.При запросе командиром ВС о занятии исполнительного старта, при этом КВС обязан сообщить промежуток времени через который будет произведен взлет – данное положение не применяется при отсутствии в ЗВП заходящих на посадку ВС (если ЭВС не сообщил данное время (при наличии ВС на посадку)– диспетчер обязан потребовать данного доклада). Отсчет промежутка времени, через который будет произведен взлет (сообщённый ЭВС) ведется после выдачи диспетчером разрешения на занятие исполнительного старта:

а)получить от диспетчера ДПК информацию о типах и удалении или об отсутствии ВС заходящих на посадку, а также высоту, сторону разворота и условия бесступенчатого набора эшелона если они отличаются от ранее переданных диспетчером ДПР;

б) убедится в отсутствии препятствий на ВПП в пределах видимости;

в) оценить воздушную обстановку, обратив особое внимание на местонахождение вылетающих и заходящих на посадку ВС, метеорологическую и орнитологическую обстановку;

г) разрешить занятие исполнительного старта и сообщить ему маркированный номер ВПП, направление и скорость ветра, высоту и сторону разворота и условия бесступенчатого набора эшелона (если они отличаются от переданных диспетчером руления),

дополнительно сообщить:

* состояние ВПП и коэффициент сцепления;
* информацию об опасных метеоявлениях ( гроза, сдвиг ветра) в секторе взлета и набора высоты, о скоплениях и перелетах птиц( при их наличии);
* высоту нижней границы облаков (если она 200м и менее), видимость на ВПП (если она 2000м и менее);
* изменения эксплуатационного состояния средств светосигнального оборудования аэродрома, об изменении состояния элементов аэродрома.

Следить за ВС до занятия им исполнительного старта (в пределах видимости).

4.1.2. При докладе КВС о готовности к взлету, оценить воздушную обстановку, убедиться в отсутствии препятствий на ВПП в пределах видимости, разрешить взлет, дать указание после взлета работать с «Кругом» (указав частоту работы ДПК) или запретить взлет.

В связи с наличием на летном поле 3-х ВПП вместе с разрешением на взлет указывается номер ВПП.

4.1.3. При запросе КВС на занятие исполнительного и взлета без остановки, убедиться в отсутствии ограничений для взлета, сообщить скорость и направление ветра, высоту и сторону разворота и условия бесступенчатого набора эшелона (если они отличаются от переданных диспетчером руления), разрешить исполнительный и взлет.

4.1.4. При занятой ВПП и запросе КВС о занятии исполнительного и взлета без остановки, диспетчер разрешает ему только занятие исполнительного старта и дает указание экипажу **«Взлет по команде».**

**Примечание:1. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занятая ВПП, другое ВС уходит на второй круг и т.д.) экипажу ВС передается команда о запрещении взлета и порядке освобождения ВПП.**

**Команда о запрещении взлета должна содержать:**

**- дважды повторенное требование о запрещении взлета;**

**- информацию о причине;**

**- указание о действиях экипажа**

2. В случае, когда ВС находится на исполнительном старте и не начало разбег, а другое находится на предпосадочной прямой на удалении 4км ( при использовании одной ВПП ), диспетчер старта обязан запретить взлет и дать команду заходящему ВС на посадку об уходе на второй круг.

4.1.5. Диспетчеру СДП запрещается давать разрешение на взлет если:

* поверхность ВПП не отвечает требованиям пп.4.6.11. и 4.6.12. ПП ГА (коэффициент сцепления для самолетов с ГТД ниже 0,3, наличие на поверхности на ВПП сухого свежевыпавшего снега толщиной более 50мм, слякоти –12мм и воды –10мм);
* другое ВС взлетает или уходит на второй круг или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;
* на летной полосе имеются препятствия;
* имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающих безопасности взлета;
* фактическая погода ниже установленного минимума для взлета;
* метеорологическая видимость менее 600м в сильных ливневых осадках;
* скорость ветра с учетом направления превышает ограничения указанные в ИПП в РА Ашгабат.

*Примечание: в случаях, когда значение минимума (в зависимости от категории ВС) для взлета менее минимума установленного для посадки на аэродроме Ашгабат , выбирается запасной аэродром для взлета, который должен соответствовать требованию подпункта 8 п.5.5.11.1. ПП ГА. Время полета от аэродрома вылета до запасного определяется согласно РЛЭ воздушного судна.*

4.1.6.Если после выдачи разрешения на взлет воздушное судно начало разбег, но возникла угроза безопасности взлета, диспетчер срочно информирует экипаж об этом.

4.1.6.1. При докладе КВС о решении прекратить взлет, диспетчер СДП уточняет причину (сообщает причину прекращения взлета РП, АДП и ПДСП).

Повторный взлет ВС выполняется с разрешения РП после выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

4.1.7.Диспетчеру СДП не рекомендуется вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлета и до набора высоты 200 м (100м для ВС категории А и вертолетов), за исключением случаев, когда необходимо срочно информировать экипаж об угрозе безопасности полетов.

4.1.8. Вести наблюдение за взлетевшим ВС до набора высоты 200м или в пределах видимости и в случае обнаружения внешних признаков его неисправности немедленно информировать об этом экипаж.

4.1.9. Убедиться прослушиванием радиообмена в том, что диспетчер круга принял управление движением ВС.

4.1.10. Сообщить время взлета корреспондентам согласно Табеля внутренней информации 4.1.13. Взлёты и посадки ВС , выполняющие полёты вне расписания (сан.задания, АСР, и т.п., а также ВС иностранных авиакомпаний) передавать в ВС ГЦ ЕС УВД по телефону 30-10: 87-28.

4.2. Взлеты ВС категории B,C,D производятся от начала ВПП. Воздушным судам категории А разрешается взлетать с ВПП-12п/30л от траверза РД №1 и №2, с ВПП-11-/29 от РД №2 и РД №1, воздушным судам категории А,В разрешается взлетать с ВПП-12л/30п от РД C,D,F,E. Командиры вертолетов самостоятельно выбирают место взлета на ВПП. При принятии решения о взлете не от начала ВПП экипажи ВС строго руководствуются ИПП в РА Ашхабад с предварительным расчетом потребной взлетной дистанции, исходя из фактических условий на ВПП (Указание начальника НУ «ТХЕ» №1.7-32 от 22.11.2001г.). *Располагаемые дистанции указаны в приложении 1.*

4.3. Порядок использования и управления системой огней осуществляется в соответствии с действующей Инструкцией по использованию и управлению системами огней.

4.4. Светосигнальное оборудование ВПП включается в соответствии с п.4.7.5. ПП ГА.

4.4.1. Если ВПП не используется для посадки, взлета или руления, огни этой ВПП не включаются.

4.5. При заходе воздушного судна на посадку диспетчер обязан:

* получить информацию от диспетчера ДПК о номере (позывном) и местонахождении ВС, о выбранной экипажем системе захода на посадку и номер ВПП;
* подтвердить полученную информацию, повторив номер ВС, систему захода, номер ВПП;
* прослушивать радиообмен экипажа с диспетчером ДПК;
* после выхода экипажа ВС на связь, убедиться визуально в отсутствии препятствий на ВПП в пределах видимости (получить доклад от водителя автомашины «Эскорт» - в условиях ограниченной видимости), разрешить посадку с указанием номера ВПП и ветра у земли, а при наличии ограничений разрешить продолжение захода;
* потребовать от экипажа, при инструментальном заходе на посадку, доклада о пролёте ДПРМ (при необходимости);

***Примечание: данное требование обусловлено необходимостью осуществления контроля диспетчером СДП за соблюдением интервала между заходящим на посадку ВС и находящимся на исполнительном старте.***

* подтверждать доклады экипажей ВС о начале снижения, пролёте ДПРМ;

4.6.  На конечном участке захода на посадку диспетчер СДП выдает экипажу ВС:

* значительные изменения среднего направления и скорости приземного ветра;

Значительными изменениями направления и скорости приземного ветра являются:

* средняя составляющая встречного ветра 5 м/с;
* средняя составляющая попутного ветра 1 м/с;
* средняя составляющая бокового ветра 2,5 м/с.
* последнюю информацию о сдвиге ветра и/или турбулентности при ее наличии;
* информацию об угрозе БП, обнаружении внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке ВС;
* изменения видимости (дальности видимости на ВПП) от 2000м и менее; и и/или нижней границы облаков (вертикальной видимости) от 200м и ниже;
* информацию о наличии опасных метеорологических явлений в секторе захода на посадку;
* информацию о скоплении птиц в секторе захода на посадку;
* изменения состояния поверхности ВПП;
* изменения эксплуатационного состояния средств светосигнального оборудования аэродрома и РТОП;
* информацию о движении других ВС, транспортных средств, на площади маневрирования аэродрома или вблизи ее, которое может представлять опасность для данного ВС.

4.6.1. Разрешение на посадку экипажу ВС диспетчер СДП дает:

* при заходе на посадку по ППП до пролета ВПР;
* при заходе на посадку по ПВП на удалении не менее 1000м от порога ВПП.

4.6.2. Диспетчер обязан запретить посадку ВС и дать команду об уходе на второй круг, если:

* в воздушном пространстве на пути снижения ВС имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;
* на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения безопасного интервала между воздушными судами;
* на предпосадочной прямой имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности посадки;
* в момент пролета ДПРМ, воздушное судно находящееся на исполнительном старте не начало разбег;
* скорость ветра с учетом направления превышает ограничения указанные в ИПП в РА Ашгабат;
* видимость на ВПП (видимость) менее установленного минимума аэродрома;
* высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже значений установленных пп. 7.6.12. и 7.6.13 ПП ГА Туркменистана;
* метеорологическая видимость менее 1000м в сильных ливневых осадках;
* состояние ВПП не соответствует установленным требованиям.

*Диспетчер обязан своевременно информировать экипаж воздушного судна о:*

* *всех изменениях видимости на ВПП (видимости) от 2000м и ниже и (или) высоты нижней границы облаков от 200м и ниже;*
* *об опасных метеоявлениях на предпосадочной прямой;*
* *фактическом направлении, скорости ветра, состоянии ВПП и коэффициенте сцепления.*

***Примечание.***

*При выполнении посадки на ВПП-12п/30л значение нижней границы облаков уточняется непосредственно у метеонаблюдателя находящегося на БПРМ, а значение видимости у метеонаблюдателя на ОПН.*

*При выполнении посадки на ВПП-12л/30п значения считываются непосредственно с метеомонитора.*

* следить за появлением воздушного судна на предпосадочной прямой, в пределах видимости, и при визуальном обнаружении контролировать за снижением, приземлением и пробегом;
* информировать экипаж ВС о неиспользуемых (закрытых) РД, примыкающих к ВПП.
* после доклада экипажа ВС о посадке, оценить качество расчета (оценка производится при видимости не менее 5 км, только в дневное время суток при производстве посадки на ВПП-30П и ВПП-30Л, а в связи с удаленностью зон приземления с курсами посадки ВПП-12Л и ВПП-12П оценка не производится), при оценке ниже «хорошо» отметить в план-сводке и сообщить КВС, РП, сообщить экипажу время посадки и порядок освобождения ВПП;
* отметить в журнале время посадки и предать его абонентам согласно Табеля внутренней информации;
* получить доклад от экипажа об освобождении ВПП и лично проконтролировать освобождение ВПП при наличии видимости;
* передать указание экипажу воздушного судна о переходе на связь с диспетчером «Руления» сообщив частоту его работы.

4.6.3.Для ускорения освобождения ВПП, с учетом эффективности торможения, длины ВПП, типа ВС, выполняющего посадку, диспетчеру СДП разрешается выдавать экипажу ВС указание:

* освободить ВПП по указанной РД;
* ускорить освобождение ВПП после окончания пробега.

4.6.4.  ВС выполняющие посадку или находящиеся на конечном этапе захода на посадку пользуются правом первоочередности по отношению к ВС, выполняющим взлет.

Разрешение на посадку должно быть дано не позднее пролета воздушным судном высоты принятия решения.

4.7. В период захода на посадку воздушных судов по метеоминимуму первой и второй категории диспетчер СДП обязан обеспечить отсутствие воздушных судов и других подвижных технических средств, находящихся у него на связи, в критических зонах радиомаячных систем посадки.

Пересечение зоны КГС ВС и другими подвижными техническими средствами при заходе ВС на посадку в автоматическом режиме по минимуму 1-ой и 2-ой категории **запрещается.** Критические зоны КГС имеют дневную и ночную маркировку.

4.7.1. При очистке ВПП от снега, гололеда, слякоти и т.п. по команде диспетчера СДП все механизмы удаляются на рулежные дорожки (исходя из маршрута сруливания ВС) за

критические зоны, а инженер аэродромной службы докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП и критических зон.

4.7.2. Для обеспечения стабильности и надежности работы средств посадки, обеспечения безопасности полетов все транспортные средства, обеспечивающие различные виды работ на летной полосе и РД должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включенными не зависимо от времени суток, радиостанцией внутриаэропортовой связи для обеспечения надежной двухсторонней связи с диспетчером СДП.

4.8. Посадка и взлет вертолетов производится с площадки №2 ( для полетов днем и ночью) расположенной в северо-восточной части АВК с МК взлета и посадки 115 и 295 градусов и площадки №1 (для полетов только днем) расположенной 110м западнее пересечения РД №3 с РД №2 с МК взлета и посадки 115-295 градусов. Минимум для взлета и посадки при полетах по ПВП днем 150х2000, а при полетах по ПВП ночью – 450х4000.

**5. Временные интервалы при взлетах и посадках ВС.**

5.1. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему ВС разрешается, если между ним и заходящим на посадку ВС обеспечивается безопасный интервал. Временные интервалы взлета, посадки, между взлетом и посадкой, а также временные и линейные интервалы при полете в зоне взлета и посадки указаны в таблице №1.

**Временные и линейные интервалы (для одной ВПП).**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Взлет, посадка** | | | | **Между взлетом и посадкой** |
| **Легкие ВС** | | **Средние и тяжелые ВС** | | **Все категории ВС, сек.** |
| **За легкими ВС, мин.** | **За средними и тыжелыми ВС, мин.** | **За легкими и средними ВС, мин.** | **За тяжелыми ВС, мин.** |  |
| **1** | **3** | **1** | **2** | **45** |

Зона взлета и посадки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **При непрерывном РЛК** | | **Без РЛК** |
| **За ВС с взлетной массой 136 т и более, км** | **Во всех остальных случаях, км** | **Все категории ВС, мин.** |
| **10** | **5** | **3** |
|  |  |  |

**6. Порядок управления воздушным движением в зоне взлета и посадки при производстве полетов с трех ВПП.**

6.1. Взлет с ВПП-11(29) диспетчер СДП имеет право разрешить в том случае, если более скоростное воздушное судно, заходящее на посадку на ВПП- 12П(30Л) находится на удалении не менее 9км и не менее 12 км при заходе на ВПП- 12Л(30П).

В остальных случаях взлет с ВПП-11(29) можно производить после посадки воздушного судна на одну из основных ВПП или его ухода на второй круг и выполнения первого разворота.

Минимально-временной интервал при взлете легких ВС с ВПП-11(29) за средними и тяжелыми ВС взлетающими с ВПП-12П(30Л) составляет 3 минуты, за легкими – 1 минута.

Минимально-временной интервал при посадке легкого ВС на ВПП-11(29) за средним и тяжелым ВС производящим посадку на ВПП-12П(30Л) составляет 3 минуты, за легкими – 1 минута.

6.2. Параллельные ВПП-12П(30Л) и ВПП-12Л(30П) используются как для взлета, так и для посадки, минимальный временной интервал между взлетом с одной ВПП и посадкой на другу ВПП составляет 30 секунд.

Разрешается производить зависимые, последовательные посадки на параллельные ВПП при условии соблюдения минимального радиолокационного эшелонирования равного 5 км между ВС заходящими на соседних курсах КРМ при заходе на посадку по ИЛС или РМС. При этом диспетчер ДПК обязан сообщить экипажам информацию о том, что заходы на посадку выполняются на две ВПП.

6.3. **Запрещается** производить взлет одновременно двум ВС с параллельных ВПП.

При одновременном нахождении ВС на исполнительном старте на параллельных ВПП, взлет с ВПП-12Л(30П) разрешается производить после пересечения ВС взлетевшим с ВПП-12П(30Л) взлетного курса ВПП-12Л(30П).

6.4. В дневное время при видимости менее 5000м и (или) нижней границы облачности 200м и менее, и использовании ВПП-30Л для посадки по системам ОСП, ОПРС, VOR+DME и VOR, руководитель полетов обязан направить диспетчера, имеющего допуск к работе на СДП (использование в данном качестве руководителя полетов **запрещается**), используя автомашину сопровождения на РД-1 для осуществления контроля за заходом ВС на посадку в качестве диспетчера ВСДП. Автомашина располагается на РД-1 между ВПП-30Л и ВПП-29.Данный специалист осуществляет визуальный контроль за движением ВС на предпосадочной прямой в пределах видимости и в случае отклонения ВС от траектории захода на ВПП-30Л, обязан дать команду экипажу об уходе на второй круг без согласования с диспетчером СДП.

В случае, если свободный специалист с допуском к работе в качестве диспетчера СДП отсутствует в составе смены, руководитель полетов обязан в соответствии с ТВИ и ТС о движении ВС дать оповещение о закрытии ВПП-30л для посадки по указанным системам.

**7.Обязанности диспетчера при выполнении работ на ВПП.**

7.1. При выполнении работ на ВПП диспетчер обязан:

* получить информацию руководителя полетов о выполнении предстоящих работ (характер, время начала и окончания работ, количество машин, место работы);
* при получении запроса от ответственного лица за выполнение работ на занятие ВПП для производства работ, уточнить характер, время начала и окончания работ, проверить наличие канала прослушивания ;
* сравнить время начала и окончания работ с полученным от РП, а при его расхождении доложить РП и действовать по его указанию. При выдерживании согласованного с РП времени начала работ разрешить выезд на ВПП, доложить РП, диспетчерам ДПК и ДПР о начале работ, включить световое табло «ВПП занята».

*Световое табло включается диспетчером СДП как вспомогательная информация о занятости ВПП и (или) полос безопасности. Световое табло включается:*

* *при наличии препятствий на летной полосе;*
* *при выдаче разрешения на занятие летной полосы для производства работ на ней;*
* *при выдаче разрешения на пересечение ВПП;*
* *при закрытии аэропорта по техническим причинам.*

*Световое табло выключается после:*

* *окончания работ на летной полосе и разрешения РП на возобновление приема и выпуска ВС;*
* *доклада экипажа об освобождении ВПП, после пересечения ВПП.*
* поддерживать двухстороннею радиосвязь с ответственным лицом за проведение работ путем проведения контрольных вызовов не реже чем через 15 минут;
* вести визуальное наблюдение ( в пределах видимости) за работой техники;
* при необходимости в немедленном освобождении ВПП дать команду ответственному лицу, получить доклад от него об освобождении ВПП и критических зон;
* при отказе работающей на летной полосе техники, получить доклад от ответственного лица об ее удалении;
* при потере радиосвязи с ответственным лицом запретить выполнение работ путем трехкратного включения-выключения огней ВПП (при включенной кнопке «1» яркости светосистемы);
* получить доклад ответственного лица об окончании работ;
* доложить об этом руководителю полетов;
* выключить табло «ВПП занята»;
* при наличии разрешения РП на возобновление приема и выпуска ВС, сообщить диспетчерам ДПК и ДПР о возобновлении приема и выпуска ВС.

Начальник службы УВД М.Ягдыев

«Согласовано»

И.о. главного диспетчера ОУВД

ГНС «Туркменховаеллары» А.Аманов

**ЛИСТ ИЗУЧЕНИЯ ДОЛЖНОСТНОЙ ИНСТРУКЦИИ И ТРД** **СДП**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | ФИО | Дата изучения | Подпись |
|  | Бабаев Н. |  |  |
|  | Баллыев А. |  |  |
|  | Бауэр А. |  |  |
|  | Гафаров А. |  |  |
|  | Давлатянц Г. |  |  |
|  | Ключников А. |  |  |
|  | Кожевников А. |  |  |
|  | Кондаков А. |  |  |
|  | Курдов А. |  |  |
|  | Лаказов А. |  |  |
|  | Лаказова И. |  |  |
|  | Максумов В. |  |  |
|  | Малюков С. |  |  |
|  | Мурадов Э. |  |  |
|  | Нигматулин З. |  |  |
|  | Нобатов А. |  |  |
|  | Нурлиев Ш. |  |  |
|  | Нурмурадов Г. |  |  |
|  | Овезмамедов А. |  |  |
|  | Овезов Н. |  |  |
|  | Оразов С. |  |  |
|  | Осипов И. |  |  |
|  | Петашов В. |  |  |
|  | Сагиров К. |  |  |
|  | Сасорин Т. |  |  |
|  | Таганов Г. |  |  |
|  | Тумасов В. |  |  |
|  | Хайдаров А. |  |  |
|  | Чванов А. |  |  |
|  | Шахраманов Г. |  |  |
|  | Ширназаров М. |  |  |
|  | Шуйский Н. |  |  |
|  | Щербаков А. |  |  |
|  | Ягдыев М. |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Фразеология радиообмена**  Сообщения органов УВД (указания, разрешения) перечисленные ниже должны быть полностью повторены. В случае, если экипаж не повторил указанные сообщения, диспетчер обязан потребовать от него их повторения. В свою очередь экипаж должен запросить повторения этих сообщений, если они не полностью поняты. | | |
| Level instructions; | разрешения или запрещения на изменения эшелона (высоты) полета; | |
|  | | |
| Heading instructions; | | значение заданного курса полета; | |
| Speed instructions; | | значение заданной скорости полета или числа м | |
| Airways or route instructions; | | трассовые и маршрутные разрешения; | |
| Runway-in use; | | значение магнитного путевого угла рабочего направления (маркированного номера) ВПП; | |
| Clearance to Enter, Land On, Take-Off On, Backtrack, Cross or Hold Short of an Active Runway; | | разрешения или запрещение на пересечение ВПП, РД, на вход, захода на посадку, посадки взлета; | |
| SSR operating Instructions; | | данные принятого и установленного кода (режима) ответчика ВОРЛ; | |
| Altimeter Settings; | | значение принятого и установленного на высотомере давления на аэродроме; | |
| VDF information; | | значение принятого пеленга; | |
| Frequency Changes. | | значение заданной частоты канала радиосвязи; | |
| Time instructions; | | значение заданного времени; | |
|  | | сообщение отличающиеся от типовых или требующие от командира воздушного судна изменения ранее принятого решения (или плана полета); | |
| Другие разрешения и указания (включая условные разрешения) повторяются и подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они понятны и приняты к действию.  После принятого сообщения воздушное судно должно указать свой позывной. | | | |

На аэродромах, где отсутствует автоматическая передача информация по району аэродрома ATIS, пилот может запросить текущую информацию по аэродрому перед запросом разрешения на запуск двигателей.

|  |  |
| --- | --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Turkish 235- Ashkhabad-Ground, 0950 weather, surface wind 360 5m/s, RVR 550 meters, , temperature plus 8, dew point plus 3, QFE 987 mmb, departure runway 30 right,**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Волгоднепр 708, взлетный 30 правая. Погода за 7.30 ветер 300° 5 м/с на высоте 100 320° 5 м/с, облачность 600, видимость 10, дождь, полоса мокрая, сцепление 05, на высоте от 300 до 800 метров сильный сдвиг ветра, давление 743 мм** | C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Ashkhabad-Ground - Turkish 235, request departure information  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Runway 30 right, QFE 987, will call for start up, Turkish 235  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Ашхабад – Руление Волгоднепр 708, сообщите информацию для вылета |

Положения, определяющие порядок выдачи разрешений, содержатся в PANS-RAC. Разрешение может меняться по содержанию: от подробного описания маршрута и эшелонов, на которых должен выполняться полёт, до краткого разрешения на посадку.

Диспетчеры должны передавать разрешение медленно и ясно, поскольку пилоту необходимо его записать. Таким образом, отпадает необходимость в его повторении.

По мере возможности маршрутное разрешение должно передаваться на борт воздушного судна до запуска двигателей.

В любом случае диспетчеры должны стараться не передавать разрешение пилоту в то время, когда экипаж занят выполнением руления, и ни в коем случае разрешение не должно передаваться, когда воздушное судно занимает исполнительный старт или выполняет взлёт.

Диспетчерское разрешение на полёт по маршруту не является указанием на взлёт или занятие действующей ВПП. Для разрешения или отмены взлёта используется только слово "TAKE-OFF" или "ВЗЛЕТ". В остальных случаях используются слова "DEPARTURE" ("ВЫЛЕТ").

Маршрутные разрешения диспетчерского обслуживания всегда повторяются, если на этот счёт не имеется другого указания.

|  |  |
| --- | --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Luftganza 613, cleared to Frankfurt via A87, MAMED 1Mike departure , FL 350, squawk 0305.**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Luftganza 613,correct**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Turkish 325 cleared to Stambul via flight-plan route, FL280, request level change en-route, squawk 0306.**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF **Turkish 325,correct** | C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Cleared to Frankfurt via A87,MAMED 1Mike departure, FL 350, squawk 0305, Luftganza 613  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Cleared to Stambul via flight-plan route, FL280, request level change en-route, squawk 0306,Turkish 325 |

**6.2. Стартовый диспетчерский пункт**

6.2.1. Запросы на занятие исполнительного старта.

6.2.1.1. Занятие исполнительного старта должно производиться только с разрешения диспетчера "Старта".

6.2.1.2. Разрешение на занятие исполнительного старта должно содержать:

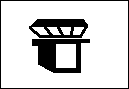
- при наличии в аэропорту АТИС или МВ канала вещания погоды - изменение в оперативной и в метеорологической информации, которые включены в сообщение АТИС или МВ канала;

- при отсутствии в аэропорту АТИС или МВ канала - условия взлета и выхода из района аэродрома (при необходимости - информацию о метеоусловиях, состоянии ВПП, наличии скопления и перелетов птиц).

При установлении первоначальной связи экипаж обязан доложить диспетчеру о приеме информации АТИС или МВ каналу. Если доклад не поступил, диспетчер обязан потребовать у экипажа прослушивания АТИС или МВ канала.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Старт», Туркменистан 701, разрешите исполнительный. Взлет через ... минут, погоду имею.  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Ashkhbad Tower -Turkmenistan 701, request line up, information BRAVO  ***Когда одновременно используется несколько ВПП с искусственным покрытием (ИВПП), в разрешении диспетчера должен указываться маркированный номер ИВПП.***  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 701- Ashkhbad Tower, line up, surface wind calm**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Lining up, Turkmenistan 701  Некоторые ВС перед вылетом могут требовать опробования двигателей и по достижении предварительного старта не всегда готовы к взлёту.  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Ashkhbad Tower -Turkmenistan 701, holding point, departure in 3 min  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 701- Ashkhbad Tower, report when ready for departure**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Wilco, Turkmenistan 701  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Turkmenistan 701, ready for departure  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 701, line up**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Lining up, Turkmenistan 701  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», ВПП 30 правая, исполнительный разрешаю, ветер 260 3**  или  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», на высотах от 50 до 150 наблюдается сдвиг ветра (потеря воздушной скорости), ВПП 30 правая, исполнительный разрешаю**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Занимаю исполнительный, Туркменистан 701  6.2.1.4. Наряду с разрешением на занятие исполнительного старта экипажу могут передаваться указания относительно выполнения взлета и выхода из района аэродрома. |

|  |
| --- |
| **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701,** **«Ашхабад-Старт», ВПП** **30** **правая,** **исполнительный** **разрешаю, по прямой 1500**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Занимаю исполнительный, набор 1500 по прямой, Туркменистан 701 |

** Turkish 325, after departure climb straight ahead to FL 1500m before turning right. Cleared for take-off**

 After departure climb straight ahead to FL 1500m

before turning right. Cleared for take-off, Turkish 325

6.2.1.5. При возможности выполнения бесступенчатого набора эшелона при выдаче разрешения на занятие исполнительного старта диспетчер дополнительно передает экипажу согласованные с диспетчером "Круга" условия набора и выхода из зоны взлета и посадки.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Старт», Туркменистан 701, разрешите исполнительный , взлет через ... минут  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF** **Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт»****,** **ВПП-30 правая, ветер 260 4, исполнительный разрешаю, после взлета по прямой набирайте эшелон 280.**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Занимаю исполнительный, после взлета по прямой набираем эшелон 280, Туркменистан 701  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, к взлету готов  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, взлет разрешаю, после взлета работайте с «Кругом» 118,7**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, взлетаю, с «Кругом» 118,7  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Круг», Туркменистан 701, после взлета, 500, набираю эшелон 280  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpk.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Круг», опознаны, курс Мамед, пересечение 6100 доложите Контролю 135,2**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, курс Мамед, пересечение 6100 доложить Контролю 135,2 |

6.2.1.6. В случае необходимости создания продольного интервала на ВПП экипажу передается указание о задержке.

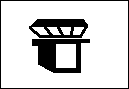
|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Старт», Туркменистан 701, разрешите исполнительный.  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», ждать**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Ashkhbad Tower -Turkmenistan 701, holding point, request line up    **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 701-Ashkhbad Tower, hold short of runway**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Holding short, Turkmenistan 701    или  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», ВПП 30 правая, ветер 60 градусов, 5, исполнительный разрешаю, взлет по команде**  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 701,line up and wait**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, занимаю исполнительный, взлет по команде  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Line up,Turkmenistan 701 |

6.2.2. Запросы на взлет.

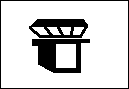
6.2.2.1. Для предупреждения непроизводительного расхода топлива при остановке на исполнительном старте при готовности к взлету экипаж может запросить у диспетчера взлет без остановки на исполнительном старте. "CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF" может быть выдана в тот момент, когда ВС находится на предварительном старте.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Старт», Туркменистан 701, погоду имею, разрешите исполнительный, к взлету готов  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», ВПП 30 правая, ветер 260 4, исполнительный и взлет разрешаю**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, занимаю исполнительный и взлетаю  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkish 325, are you ready for immediate departure** |

 Affirm, Turkish 325

** Turkish 325, line-up be ready for immediate departure**

 Lining up, Turkish 325

** Turkish 325, runway 30 right cleared for take-off**

 Runway 30 right, cleared for take-off, Turkish 325

6.2.2.2. При невозможности выдачи разрешения на взлет без остановки на исполнительном старте экипажу передается указание о занятии исполнительного старта и запрещении взлета до дополнительной команды.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF «Ашхабад-Старт», Туркменистан 701, разрешите исполнительный к взлету готов  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, «Ашхабад-Старт», ВПП 30 правая, ветер 2 60 4, исполнительный разрешаю, взлет по команде**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, занимаю исполнительный, взлет по команде  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkish 325, line-up runway 30 right and wait, vehicle crossing upwind end of runway**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Lining up runway 30 right and wait, Turkish 325 |

6.2.2.4. При занятии воздушным судном исполнительного старта экипаж докладывает диспетчеру о готовности к взлету.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, к взлету готов  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, взлет разрешаю, после взлета работайте с Кругом 118,7 (ждать)**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, взлетаю, после взлета с Кругом 118,7 (ждать) |

***Примечание:*** *Если после выдачи разрешения на взлет или на взлет, без остановки на исполнительном старте, прошло более 1 мин, то экипаж обязан запросить повторное разрешение на взлет.*

6.2.3. Запрещение взлета.

6.2.3.1. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое ВС уходит на второй круг и т. д.) экипажу воздушного судна передается команда о запрещении взлета и порядке освобождения ВПП.

Команда о запрещении взлета должна содержать:

- дважды повторенное требование о запрещении взлета;

- информацию о причине;

- указание о действиях экипажа.

|  |
| --- |
| **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, взлет запрещаю, взлет запрещаю, коэффициент сцепления 0,25 на стоянку по РД Дельта**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701 взлет запрещен, на стоянку по РД Дельта  или  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, взлет запрещен, ждать |

6.2.3.2. Если после выдачи разрешения на взлет воздушное судно начало разбег, но возникла угроза безопасности взлета, диспетчер срочно информирует экипаж об этом. В случаях, когда экипаж сам прерывает взлет, он по возможности сообщает об этом диспетчеру с указанием причины прекращения взлета.

|  |
| --- |
| **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, с РД на ВПП машина без связи**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, взлет прекратил, машину вижу  или  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, взлет прекратил, пожар первого двигателя  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, понял**  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, hold position, cancel take-off I say again cancel take-off, acknowledge**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Holding, Turkmenistan 3211  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, stop immediately I say again Turkmenistan 3211stop immediately, acknowledge**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Stopping, Turkmenistan 3211 |

6.2.4. Запросы на пересечение ВПП и сруливания после посадки. Действия при изменении метеорологических условий при взлете, при потере визуального контакта с ВПП при посадке.

6.2.4.1. Пересечение летной полосы должно производиться только с разрешения диспетчера. Экипаж воздушного судна, после того как освободил полосу, должен немедленно доложить об этом диспетчеру.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, разрешите пересечь полосу (разрешите пересечь ВПП 30 левую)  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, пересечение разрешаю(запрещаю, ждать)**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, разрешили (запретили ждать)  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, полосу освободил  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, работайте с «Рулением» 121,7**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, с «Рулением» 121,7  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Turkmenistan 3211, hold position, runway 30 left, request cross runway  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, negative. I will call you**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Holding, Turkmenistan 3211  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, cross runway 30 left, report vacated via taxiway Golf**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Turkmenistan 3211, Crossing runway 30 left, will report vacated via taxiway Golf |

6.2.4.3. В случае изменения метеоусловий перед взлетом диспетчер информирует об этом экипаж воздушного судна. При погоде ниже минимума аэродрома и (или) возникновении других опасных явлений и условий погоды диспетчер дополнительно запрашивает у экипажа его решение.

Экипаж принимает решение и информирует об этом диспетчера.

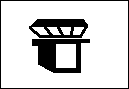
|  |
| --- |
| **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, видимость 300**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, видимость 300  или  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 701, видимость ниже минимума. Ваше решение?**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, ждем  или  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 701, заруливаем на стоянку |

*Выход на предпосадочную прямую и посадка*.

При заходе на посадку, на посадочной прямой, экипаж ВС докладывает органу ОВД “**FINAL**”, если четвертый разворот выполняется на удалении до 7 км (4 NМ) от точки приземления. Если же четвертый разворот выполняется на удалении более 7 км (4 NМ), экипаж докладывает “**LONG FINAL**”. При заходе с прямой доклад “**LONG FINAL**” выполняется экипажемна удалении до 15 км (8 NМ) от точки приземления.

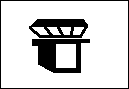
Если экипаж не получил разрешение от органа ОВД на посадку до удаления 7 км (4 NМ), то на этом удалении экипаж обязан доложить “**FINAL**”. В этом случае органу ОВД необходимо разрешить экипажу ВС посадку или выдать другую информацию для принятия экипажем ВС решения о продолжении захода и выполнении посадки.

 Turkmenistan 3211, final

** Turkmenistan 3211, runway 30 right, cleared to land surface wind 270 7**

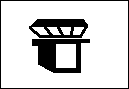
 Runway 30 right, cleared to land runway 30 right, Turkmenistan 3211

 Turkmenistan 3211, long final

** Turkmenistan 3211, report final, surface wind 260 8**

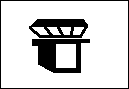
 Wilco, Turkmenistan 3211

 Turkmenistan 3211, final

** Turkmenistan 3211, runway 30 right, cleared to land surface wind 270 7**

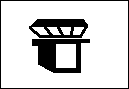
 Runway 30 right, cleared to land, Turkmenistan 3211

 Turkmenistan 3211, final

** Turkmenistan 3211, continue approach surface wind 270 5**

 Continue approach, Turkmenistan 3211l

Примечание: Причина задержки разрешения может быть указана или не указана диспетчером в зависимости от обстоятельств. Однако указание диспетчера продолжать заход ('continue approach') НЕ ЯВЛЯ ЕТСЯ указанием выполнять посадку. Экипаж должен ожидать разрешения на посадку или начать уход на второй круг, если разрешение не поступило вовремя.

** Turkmenistan 3211, runway 30 right, cleared to land after the B737, surface wind calm**

 Cleared to land after the B737, Turkmenistan 3211

Пилот может запросить пройти над ‘вышкой’ или другим пунктом для визуального контроля с земли за неисправным агрегатом. Если низкий проход выполняется для осмотра шасси – то могут применяться следующие фразы:

a) landing gear appears down - стойки выпущены;

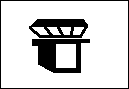
b) right (or left, or nose) wheel appears up (or down) – правое (левое или носовое) колесо убрано (выпущено);

c) wheels appear up – колеса убраны);

d) right (or left, or nose) wheel does not appear up (or down) - правое (левое или носовое) колесо не убрано ( не выпущено).

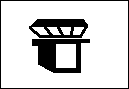
Для целей тренировки пилот может запросить проход над ВПП или параллельно ей без посадки:

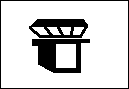
 Turkmenistan 3211, request low approach for training

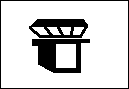
** Turkmenistan 3211, cleared low approach runway 30 right not below 50m above threshold elevation report final**

 Cleared low approach runway 28 not below 50m above threshold elevation Wilco, Turkmenistan 3211

В случае изменений метеоусловий при полете на предпосадочной прямой диспетчер информирует об этом экипаж воздушного судна. При погоде ниже минимума аэродрома и (или) возникновении других опасных явлений и условий погоды диспетчер дополнительно запрашивает у экипажа его решение. Экипаж принимает решение и информирует об этом диспетчера.

** Turkmenistan 3211, RVR runway 30 right touchdown 150 meters midpoint 700 metres stop end 300 metres is below minima report decision**

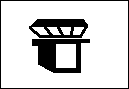
** Туркменистан 701, видимость 600 ниже минимума Ваше решение?**

** Туркменистан 701, сильные ливневые осадки, видимость 500, Ваше решение?**

 Ухожу на 2-ой круг, Туркменистан 701

или

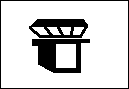
 Снижаюсь до ВПР, Туркменистан 701

** Туркменистан 701, полоса занята, уходите на второй круг, работайте с Кругом 118,7**

 Ухожу на 2-ой круг, с Кругом 118,7,Туркменистан 701

*Missed Approach* - *Повторный заход.*

Так как процедура ухода связана с большой занятостью и эмоциональной напряженностью, то инструкции по уходу на повторный заход даются в виде брифинга, сокращенные до минимума.

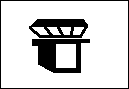
** TUA3211 go around I say again go around acknowledge**

 Going around, Turkmenistan 3211

ВС, выполняющие заход по ППП, выполняют опубликованную процедуру ухода, а ВС, выполняющие заход по ПВП, при уходе, придерживаются установленной зоны визуального маневрирования, если не получат других указаний.

При принятии командиром воздушного судна решения об уходе на второй круг или направлении воздушного судна на второй круг диспетчером, последний переводит экипаж на УВД диспетчеру Круга.

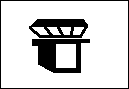
 Going around, Turkmenistan 3211 /reason/

** Turkmenistan 3211, contact Radar 118,7**

 Contact Radar 118,7, Turkmenistan 3211

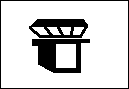
По требованию экипажа об увеличении или уменьшении яркости огней высокой интенсивности диспетчер изменяет их яркость, которая должна соответствовать фактическим значениям видимости на ВПП, но не ниже установленного минимума.

 Увеличьте (уменьшите) яркость огней ,Туркменистан 701

** Туркменистан 701, увеличиваю (уменьшаю) яркость**

6.2.4.2. При посадке, если нет крайней необходимости, диспетчер не должен давать указаний экипажу относительно руления, до окончания пробега воздушного судна и получения доклада от экипажа о выполнении посадки. Во всех случаях при посадке, экипаж и диспетчер позывной пункта СДП не называют.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, посадка  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 702, посадка в 28, вправо (влево, на 180, прямо) по РД Дельта**  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, vacate left taxiway ECHO**  или  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, take next right**  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Turkmenistan 3211, vacate left taxiway FOXTROT, report runway vacated**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Vacating left taxiway ECHO, Turkmenistan 3211  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Take next right, Turkmenistan 3211  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, полосу освободил, на РД Дельта  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Turkmenistan 3211,runway vacated  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 702, работайте с «Рулением» 121,7**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, с «Рулением» 121,7 |

** Turkmenistan 3211, Contact Ground 121,7**

 Ground 121,7, Turkmenistan 3211

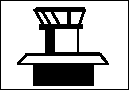
6.2.4.4. При визуальном заходе на посадку в развороте на посадочный курс или на предпосадочной прямой экипаж докладывает диспетчеру о готовности к посадке.

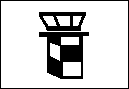
|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, в развороте на посадочный (на прямой), шасси выпущено, к посадке готов  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 702, посадку разрешаю** |

При потере визуального контакта с ВПП экипаж докладывает диспетчеру об уходе на второй круг. Диспетчер дает указание о переходе на связь с диспетчером «Круга» с указанием частоты его работы.

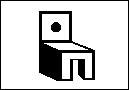
|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, полосу потерял, ухожу на второй круг  **C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF Туркменистан 702, уход по схеме, работайте с «Кругом» 118,7**  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\s.GIF Туркменистан 702, уход по схеме, с «Кругом» 118,7 |

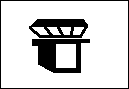
При возникновении на аэродромах назначения метеоусловий, не соответствующих правилам принятия решения на вылет, диспетчер АДП немедленно доводит информацию об этом до диспетчера «Руления» («Старта»).

 «Руление («Старт») – АДП», Туркменистан 241, Туркменбаши, погода... (фактическая, прогноз)

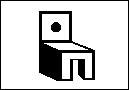
 «АДП - Руление» («Старт»), Туркменистан 241, погоду Туркменбаши принял

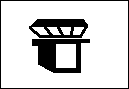
В ходе обеспечения полета каждого воздушного судна диспетчеры пунктов УВД согласуют между собой условия входа (выхода) в смежный район (зону).

 «Старт – Круг», Туркменистан 701, по прямой 1500

 «Круг - Старт», Туркменистан 701, по прямой 1500

Для обеспечения выхода воздушного судна на предпосадочную прямую диспетчер «Круга» информирует диспетчера «Старта» о его местоположении на схеме и использовании экипажем системы для захода на посадку.

 «Старт – Круг», Туркменистан 702, заход по ИЛС, ВПП 30 правая

 «Круг - Старт», Туркменистан 702, ИЛС, ВПП 30 правая

В процессе выполнения захода на посадку при проходе воздушным судном ДПРМ диспетчер «Руления» информирует диспетчера «Старта» о маршруте схода с ВПП.

|  |
| --- |
| C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\dpr.GIF «Старт» - Руление», Туркменистан 102, по РД Фокстрот  C:\Documents and Settings\Sergey G. Butovichev\Фразеология\Фразеология\sdp.GIF «Руление - Старт», Туркменистан 102, по РД Фокстрот |

При возникновении особых случаев в полете обеспечение безопасности движения воздушных судов достигается своевременным и четким доведением информации об этом до диспетчеров взаимодействующих пунктов УВД и руководителей полетов, аварийно-спасательной и служб обеспечения полетов, а при необходимости и до органов УВД государственной (экспериментальной) авиации.

6.8. При обмене сообщениями следует учитывать реально сложившуюся ситуацию. Как правило, сообщение должно содержать следующие элементы:

- кому адресуется сообщение;

- кто сообщает;

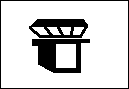
- позывной воздушного судна;

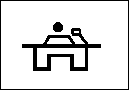
- характер состояния бедствия;

- решение командира воздушного судна;

- местоположение, эшелон и курс полета;

- любая другая полезная информация.

 «РП – Старт», Туркменистан 127, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП 30 правая

 «Старт – РП», Туркменистан 127, пожар второго двигателя, взлет прерван, на ВПП 30 правая