

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный Директор ЗАО «РВС»
М. Казачков
«12» июня 2008 года

ТЕХНОЛОГИЯ
РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРА-ИНФОРМАТОРА НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ КДП ПОСАДОЧНОЙ
ПЛОЩАДКИ АОН «Крокус-Экспо».

г. Москва-2008 год

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая технология составлена в развитии положений НПП ГА-85, ФП ИВП, ФАП полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, «Типовых технологий работы диспетчеров органов ОВД (управления полетами) при аэронавигационном обслуживании пользователей воздушного пространства» утвержденных приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 года № 108 и определяет:

- Перечень основных, обязательных действий диспетчера-информатора (далее по тексту диспетчер) при выполнении им служебных обязанностей.

- Права и обязанности диспетчера-информатора.

1.2. Информационное обслуживание воздушного движения в зоне ответственности КДП ПП АОН «Крокус-Экспо» осуществляется диспетчером-информатором.

Информационное ОВД осуществляется с рабочего места диспетчера на КДП (позывной – «Крокус», f=119,1).

1.3. Экипаж ВС, принимая от диспетчера сообщения, во избежание неправильного их понимания обязан повторить:

- сообщения, отличающиеся от типовых или требующие от командира ВС изменения ранее принятого решения (или плана полета);

- значение принятого и установленного на высотомере давления.

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

1.4. При обмене информацией между диспетчерами взаимодействующих пунктов УВД диспетчер, передающий информацию, обязан получить подтверждение части переданной им информации - тип и номер ВС (позывной), время пролета пункта обязательного допессения (ПОД), высоту полета.

1.5. При получении информации об изменении на аэродроме назначения (запасном или по маршруту полета) метеоусловий, которые влияют на условия полета по маршруту или же штормовое предупреждение диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажам ВС находящимся в зоне информационного обслуживания, получить от них подтверждение о принятой информации и решении командиров ВС.

1.6. Диспетчер в случае ухудшения своего самочувствия должен доложить об этом руководителю площадки, который обязан принять решение о подмене или о передаче ВС на связь с диспетчером ВДПП «Внуково-Подход».

2. ПОДГОТОВКА К ДЕЖУРСТВУ И ПРИЕМ ДЕЖУРСТВА

2.1. Подготовка диспетчера к дежурству проводится на инструктаже и рабочем месте. В процессе подготовки на инструктаже диспетчер обязан ознакомиться:

- с фактической, прогнозируемой погодой на своей ПП, на запасных аэродромах, по маршрутам полетов и аэродромах и ПП назначения;

- с имеющимися ограничениями и запретами на полеты в зоне ответственности, указаниями (распоряжениями) непосредственных начальников по УВД, наличием литерных рейсов в суточном плане воздушного движения, готовностью радиотехнических средств обеспечения полетов и связи;

- с состоянием посадочной площадки и проводимыми работами на ней, состоянием ГВПП, РД, маршрутов руления, стоянок, их пригодностью к эксплуатации;

- с МПУ взлета и посадки;

- с орнитологической обстановкой на своем аэродроме;

2.2. Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер обязан уточнить:

- соответствие МПУ пос. (взл.) направлению и скорости ветра, а также состоянию посадочной площадки;

- наличие изменений в суточном плане полетов (на вылет и прилет);
- работу средств РТОП;
- качество связи на выделенных частотах путем прослушивания радиообмена или контрольных вызовов корреспондентов;
- работу резервной (аккумуляторной) радиостанции;
- качество работы средств телефонной связи путем прослушивания переговоров или контрольных вызовов корреспондентов;
- точность показания часов;
- исправность аппаратуры для измерения направления и скорости ветра;
- работу аппаратуры, обеспечивающей получение метеорологической информации;
- уточнить у сменяемого диспетчера местоположение ВС, заходящих на посадку, вылетающих, пролетающих, выруливающих, на исполнительный старт (ИС), заруливающих на стоянки;
- уточнить фактическую погоду в районе вертодрома;
- принять по описи оборудование и документы, расписаться в журнале о приеме дежурства, указав время приема;
- доложить руководителю площадки и диспетчеру ВДПП Внуково о приеме дежурства;

2.3. В период сдачи - приема дежурства УВД осуществляет диспетчер сдающей смены до момента росписи заступающего диспетчера о приеме и записи на магнитофон доклада:

«Диспетчер _____ (фамилия) дежурство принял».

Это положение распространяется и при подмене диспетчера.

Примечание: в особых случаях и условиях полета прием и сдача дежурства или подмена диспетчера решением руководителя площадки может быть перенесена до нормализации воздушной и метеорологической обстановки.

2.4. Диспетчеру запрещается принимать дежурство при наличии на предпосадочной прямой ВС.

3.РУБЕЖИ ПРИЕМА-ПЕРЕДАЧИ ВС НА СВЯЗЬ

3.1.Границы зоны ответственности:

Зона ответственности диспетчера в горизонтальной плоскости кругом захода на посадку.

Зона ответственности диспетчера в вертикальной плоскости определена от уровня ГВП до **высоты (150)м** по давлению посадочной площадки (ПП).

3.2.. Зона ответственности диспетчера при вылете

Установлена от момента выруливания ВС до момента выхода из круга полетов площадки.

3.3.. Зона ответственности диспетчера при приеме ВС

Установлена от точки входа в круг до момента заруливания ВС на стоянку.

Примечание: Буксировка, выруливание и заруливание ВС производится по визуальным сигналам встречающего (выпускающего).

3.4. Рубежи приема и передачи информационного ОВД

3.4..1. Прилет на площадку выполняется по МВЛ КЛ50, КЛ13, КЛ47. Выход на площадку осуществляется с ПОД Опалиха, Рубле по кратчайшей прямой. За 5 минут до расчетного времени прибытия на площадку экипаж ВС устанавливает контрольную связь

с РП площадки, и с разрешения ВДПП «Внуково-Подход-1» (119,3 МГц) экипаж переходит под управление РП площадки.

3.4.2 Вылет с площадки выполняется по согласованию с ВДПП «Внуково-Подход-1» непосредственно перед взлетом. До набора высоты 150 метров управление осуществляет РП площадки, далее экипаж устанавливает связь с ВДПП «Внуково-Подход-1» (119,3 МГц) и с его разрешения выходит на МВЛ ПОД Опалиха, Рубле.

3.2.3. Диспетчеру-информатору КДП категорически запрещается осуществлять информационное ОВД за пределами границ своей зоны ответственности, за исключением аварийных ситуаций после согласования с диспетчерским пунктом УВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

4. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

4.1. При вылете диспетчер-информатор КДП обязан:

4.1.1. Принять от КВС информацию о принятом КВС решении на вылет ВС:

- аэродром первой посадки и время вылета;
- номер и литер рейса;
- тип и номер ВС (позывной);
- эшелон (высоту) полета по трассе (МВЛ);
- минимум КВС для взлета;
- условия выхода на МВЛ (установленный маршрут) при полете ниже нижнего эшелона;
- передать диспетчеру смежного пункта УВД по направлению полета условия выхода из зоны ответственности, если они отличаются от установленных, а при разрешении бесступенчатого набора - условия выхода из района ПП;

При обмене информацией между диспетчерами взаимодействующих пунктов диспетчер, передающий информацию, обязан получить подтверждение части переданной им информации - тип и номер ВС (позывной), время вылета и эшелон (высоту) полета.

4.2. По запросу командира ВС на перроне (стоянке):

- выдать информацию по фактической погоде на ПП (при необходимости);
- подтвердить принятое решение КВС на запуск двигателей (двигателя)
- сообщить КВС МПУ взлета, условия и маршрут руления, исключающий возможность одновременного его пересечения другим ВС, особенности движения по маршруту движения;
- визуально контролировать движение ВС

При этом диспетчер должен помнить!

При полетах вертолетов и их рулении расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта (НВ)

Если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяет производить руление, командиру вертолета разрешается выполнить перемещение до места взлета, посадочной площадки, места стоянки на высоте до 10 м, при этом расстояние от концов лопастей НВ должно быть не менее:

- до ВС на МС – двух диаметров НВ;
- до других препятствий – половины диаметра НВ, но не менее 10 м.

Висение и перемещение на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500м и высоте облаков не менее 50 м, независимо от минимума КВС.

4.2.1. Диспетчер несет ответственность за:

- правильность информации об ограничениях;
- информацию об условиях разрешения на передвижение по установленной схеме;

4.2.2. На предварительном старте после запроса КВС о вырубивании на исполнительный старт сообщить экипажу направление и скорость ветра.

При необходимости дополнительно сообщить:

- состояние посадочной площадки;
- информацию об опасных явлениях погоды по курсу взлета, о скоплении, перелетах птиц;
- высоту НГО и видимость;
- информацию по рекомендуемому порядку выполнения маневра и высоте выхода после взлета.

4.2.3. На исполнительном старте, после доклада экипажа о готовности к контрольному висению и взлету:

- подтвердить решение КВС на выполнение контрольного висения и взлета, контролировать в соблюдение безопасных интервалов между ВС на взлете и посадке (посадка после контрольного висения не обязательна).

Примечание: При взлете вертолетов при наличии на посадочной площадке снега (пыли), диспетчер обязан проинформировать об этом экипаж, а командир ВС должен принять меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря. Перед зависанием на взлете экипаж обязан раздуть снег (пыль) струей от ИВ до появления устойчивой видимости наземных ориентиров

До набора высоты 1 разворота диспетчеру запрещается вызывать экипаж на радиосвязь за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полета

4.2.9. Диспетчер обязан проинформировать экипаж о наличии условий при которых нельзя выполнять взлет:

- поверхность ПП не отвечает требованиям, определенным РЭГА - 94;
- другое ВС взлетает или уходит на второй круг или его местоположение не обеспечивает безопасных интервалов;
- экипаж не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, фактической погоде ниже минимума аэродрома).

4.2.10. Минимально допустимые интервалы:

– «Взлет-Взлет»- взлет следующему ВС может быть разрешен при выполнении предыдущим ВС 1-го разворота.

– «Взлет-посадка»- занятие исполнительного старта разрешается при нахождении заходящего на посадку ВС на 3-м развороте, а при заходе на посадку «с прямой»- до запроса экипажем разрешения на вход в глиссаду.

– «Посадка-посадка»- в момент освобождения ПП ВС, производящим посадку, заходящий вертолет должен находиться на 4-м развороте

– «Посадка-взлет»-вырубивание с места стоянки на исполнительный старт вертолета возможно после освобождения ПП и РД прилетевшим ВС.

4.2.11. В процессе взлета и после взлета:

– вести наблюдение за взлетевшим ВС до набора высоты 1-го разворота и в случае обнаружения внешних признаков его неисправности немедленно информировать об этом экипаж;

– получить доклад от экипажа о выполнении взлета и при необходимости проинформировать его об условиях выхода из района аэродрома;

– отметить в журнале время взлета и передать его корреспондентам согласно таблице внутренней информации

4.2.12. Передать диспетчеру с ВДПП «Внуково-Подход-1» (122,3 МГц) аэродром первой посадки (площадки);

- номер и литер рейса;
- тип и номер ВС (позывной);

- высоту полета по маршруту следования;
- расчетное время пролета рубежа (КО) передачи УВД и высоту полета, минимум КВС и наличие у него допуска по ОПВП;
- получить от диспетчера МДП или другого смежного пункта УВД подтверждение о принятой информации.

4.2.13. После доклада экипажа о пролете рубежа (КО) передачи УВД и условиях выполнения полета:

- проинформировать экипаж ВС о переходе на связь с диспетчером с ВДПП «Внуково-Подход-1» (122,3 МГц) указав частоту его работы;
- убедиться в приеме управления ВС диспетчером смежного пункта по его сообщению или докладу командира ВС и записать время передачи УВД.

4.2.14. При прилете ВС диспетчер обязан:

4.2.14.1. Получить от диспетчера ВДПП «Внуково-Подход-1» (122,3 МГц) информацию о прилетающем ВС:

- номер и литер рейса;
- тип и номер ВС (позывной);
- высоту полета по МВЛ или маршруту (эшелон подхода);
- расчетное время прибытия на рубеж (КО) передачи УВД и на аэродром посадки;
- запасной аэродром, а в СМУ минимум КВС, наличие допуска по ОПВП и остаток топлива;
- подтвердить диспетчеру ВДПП «Внуково-Подход-1» прием полученной информации

4.2.15.2. При входе ВС в район ПП и установлением с экипажем радиосвязи:

- дать подтверждение диспетчеру ВДПП «Внуково-Подход-1» о приеме на информационное ОВД и записать время приема ОВД;
- передать экипажу: фактическую погоду на ПП, МКп, рекомендуемый порядок выдерживания высоты до входа в круг полетов, рекомендуемое направление и высоту полета по кругу, состояние посадочной площадки. При нахождении на площадке свежесыпавшего снега или пыли предупредить об этом экипаж.
- для транзитных ВС рекомендовать высоту пролета зоны ответственности ПП по давлению вертодрома согласованную с диспетчером ВДПП «Внуково-Подход-1»;

Примечание: При полетах вертолетов и при производстве ими посадки на ПП на заснеженную (пыльную) поверхность зависание выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжать снижение и производить посадку разрешается при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами. В случае потери видимости ориентиров при висении экипаж обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх.

Висение, взлет и посадка в снежном вихре запрещается.

- информировать экипаж о воздушной и орнитологической обстановке (при необходимости);
- получить от экипажа доклад о переводе шкалы давления барометрического высотомера на отсчет, соответствующий давлению на вертодроме;
- уточнить у экипажа время прибытия;
- при получении от экипажей ВС сообщения о наличии опасных явлений погоды немедленно передать эти сведения в ОГ (С) и диспетчеру ВДПП «Внуково-Подход-1»;
- при высоте НГО 150 м и видимости 2000м диспетчер обязан до подхода ВС к 4 развороту получить от метеонаблюдателя уточненные инструментальные данные этих значений и сообщить их экипажу;
- при значении этих данных менее минимума ПП запросить решение КВС на посадку или уходе на запасной аэродром;

- подтвердить решение КВС на вход в круг к установленной точке на схеме захода на посадку;
- контролировать по докладам экипажа выдерживание высоты и схемы захода на посадку;

4.2.15.3. После выполнения ВС 4 разворота:

- убедиться, что посадочная площадка свободна;
- получить доклад от экипажа о выпуске шасси (на ВС с выпускающимися шасси), и готовности к посадке;
- подтвердить решение КВС на производство посадки;
- визуально наблюдать за снижением, приземлением ВС, при обнаружении внешних признаков неисправности немедленно сообщить об этом экипажу;

4.2.15.4. Диспетчер-информатор КДП обязан проинформировать экипаж о наличии условий при которых экипаж обязан уйти на второй круг:

- в воздушном пространстве на пути снижения ВС имеются препятствия, угрожающие безопасности полетов;
- на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения безопасного интервала между ВС;
- посадочная площадка занята;
- поверхность посадочной площадки не соответствует требованиям НПП ГА;

4.2.15.5. Диспетчер-информатор КДП обязан своевременно информировать экипаж ВС о всех изменениях метеоусловий на ПП

4.2.15.6. При погоде ниже минимума ПП и (или) возникновении других опасных явлений погоды диспетчер запрашивает у экипажа ВС решение, напоминая ему, что погода ниже минимума ПП и (или) имеются опасные явления и условия погоды

Если экипаж принимает решение на посадку, диспетчер подтверждает решение КВС на посадку, и это означает, что:

- в воздушном пространстве на пути снижения ВС нет препятствий, угрожающих безопасности полета;
- летная полоса свободна;
- на предпосадочной прямой отсутствует угроза нарушения безопасного интервала между ВС;

4.2.15.8. После посадки ВС:

- после устойчивого касания посадочной площадки и доклада экипажа о посадке, подтвердить ВС посадку с указанием времени посадки;
- получить доклад экипажа об освобождении посадочной площадки;
- выдать рекомендации по условиям и маршруту руления, исключающий одновременное пересечение маршрута другим ВС, особенности движения по маршруту руления, номер и место стоянки;
- контролировать движение ВС до подруливания к месту стоянки. Заруливание на место стоянки и выруливание с него производится только по сигналам ответственного лица ИАС;
- после занятия места стоянки и выключения двигателя закончить связь с экипажем;
- сделать отметку в журнале и сообщить корреспондентам согласно ТВИ (номер рейса, тип и номер (позывной), время посадки.);

5. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ В ПОЛЕТЕ

5.1. При получении доклада от экипажа о попадании ВС в опасные метеорологические явления диспетчер-информатор КДП обязан:

- уточнить характер метеорологического явления, проанализировать метеообстановку;
- доложить руководителю площадки;
- сообщить экипажу рекомендации о порядке маневрирования для выхода ВС из зоны опасных метеоявлений (его обхода);
- при невозможности посадки на ПП рекомендовать экипажу маршрут полета на запасной аэродром и обеспечить его уход.

5.2. При отказе двигателя (двигателей), систем ВС, пожаре, потере устойчивости, управляемости, нарушения прочности диспетчер обязан:

- уточнить у экипажа характер отказа;
- напомнить о включение сигнала бедствия;
- запросить решение КВС.

При решении экипажа производить посадку на ПП:

- обеспечить экипажу безопасное выполнение внеочередного захода на посадку;
- ввести режим радиомолчания;
- доложить руководителю площадки; согласовать заход ВС на внеочередную посадку с диспетчером МДП;
- сообщить в смежные пункты УВД;
- объявить тревогу аварийно-спасательной службе.

При решении экипажа производить посадку вне ПП:

- освободить воздушное пространство от других ВС, находящихся на низших эшелонах;
- ввести режим радиомолчания;
- сообщить в смежные пункты УВД и ПВО о причине и месте (предполагаемый район) посадки;
- поддерживать радиосвязь до приземления (при возможности);
- при нахождении в районе других ВС и наличии ПВП дать рекомендовать одному из их экипажей определить и доложить место и исход посадки;
- отметить место и время посадки
- доложить руководителю площадки о посадке ВС (место и время).

5.3. При потере радиосвязи диспетчер обязан:

- определить место самолета (сделав расчет после крайнего доклада)
- задействовать все имеющиеся РТС, использовать аварийную связь и средства смежных пунктов УВД. Передавать команды без подтверждения;
- доложить руководителю площадки, сообщить в смежные пункты УВД;
- определить направление полета ВС и характер потери радиосвязи;
- освободить воздушное пространство от других ВС.

5.4. При потере ориентировки экипажем ВС диспетчер обязан:

- записать время потери ориентировки;
- проверить включение сигнала бедствия (запросив об этом экипаж);
- уточнить остаток топлива, условия полета, предполагаемое место ВС;
- доложить руководителю площадки, проинформировать ВДПП «Внуково-Подход-1», сообщить в МЗЦ ЕС ОрВД, в органы ПВО, согласовать свои действия;
- дать рекомендацию о наборе наивыгоднейшей высоты; включить все резервные РТС УВД (в том числе и на ведомственных аэродромах);
- определив место самолета, рекомендовать командиру ВС маршрут следования в зависимости от остатка топлива;
- осуществлять ОВД и передать на управление смежному пункту УВД доложить руководителю площадки.

5.5. При нападении на экипаж ВС диспетчер обязан:

- по докладам экипажа определить место ВС;
- уточнить требования нападающих, их количество, получить решение экипажа;
- записать время приема сигнала, доложить руководителю площадки, проинформировать ВДПП «Внуково-Подход-1», сообщить в МЗЦ ЕС ОрВД, в органы ПВО;
- оценить воздушную обстановку и при необходимости ввести режим радиомолчания, включить дополнительные РТС;
- сообщить дежурному ФСБ;
- обеспечить условия безопасности полета по выбранному маршруту;
- при посадке на своем аэродроме объявить сигнал «Тревога» и далее действовать в соответствии со специальной инструкцией.

5.6. При отказе средств РТО на аэродроме диспетчер обязан:

- доложить руководителю площадки;
- сообщить об отказе средств РТО в МЗЦ и смежные пункты УВД;
- сообщить экипажам ВС в зоне об отказе конкретных средств и воздушной обстановке;
- предложить визуальный заход при соответствии условий;
- при невозможности по метеоусловиям произвести визуальную посадку на аэродроме, рекомендовать экипажу маршрут и условия полета на запасной аэродром;
- при недостатке топлива, отказе авиатехники обеспечить посадку ВС при погоде ниже минимума.

5.7. При возникновении пожара в помещении КДП или других стихийных бедствиях, требующих эвакуации, диспетчер обязан:

- определить характер бедствия, сообщить руководителю площадки и органам противопожарной безопасности;
- сообщить в МЗЦ ;
- получить указания от руководителя площадки о передаче УВД;
- передать экипажам ВС, находящихся на УВД информацию о переходе на связь с диспетчером ВДПП «Внуково-Подход» и частоту его работы;
- проконтролировать установление связи экипажей с ВДПП «Внуково-Подход»;

5.8. При потере связи со смежным диспетчерским пунктом диспетчер обязан:

- доложить руководителю площадки получить от него указания;
- в зависимости от возможности обмен информацией осуществлять через экипаж ВС.

- осуществлять УВД в соответствии с установленными правилами и с учетом возможностей обмена информацией между диспетчерскими пунктами;
- после установления связи доложить об этом руководителю площадки.

5.9. При возникновении сложной орнитологической обстановки:

- получив информацию, о скоплениях и перелетах птиц на ПП или подходах к ней от инженера синоптика, или, определив, визуально диспетчер обязан:
- проинформировать экипажи ВС, находящиеся на управлении о месте обнаружения скоплений птиц и направлении полета (по возможности);
- получить подтверждение о полученной информации и принятом решении командиров ВС;
- при необходимости создать условия безопасного ухода на второй круг, заходящего на посадку ВС;
- проинформировать смежные пункты УВД;
- доложить руководителю площадки.

Руководитель площадки

В. Каравеев

С технологией работы ознакомлен:

№ п/п	Фамилия, инициалы	Дата	Подпись
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			

В настоящей технологии работы пронумеровано, прошнуровано и скреплено печатью 11 (одиннадцать) листов.



УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
ЗАО «Русские Вертолетные Системы»
М. Казачков

2008 г.

ИНСТРУКЦИЯ
по порядку действий и обязанностям должностных лиц
при Авиацационном событии (авиационном происшествии, авиационном
инциденте или производственном происшествии) в районе
ответственности за УВД посадочной площадки АОН
«Крокус-Экспо»

I. Оповещение об авиационном происшествии или авиационном инциденте (серьезном авиационном инциденте)

Диспетчер информатор (при получении информации от официальных внешних не авиационных источников), обязан доложить руководителю площадки, получить от него указания по оповещению об авиационном происшествии или инциденте (серьезном авиационном инциденте).

Руководитель площадки докладывает Генеральному директору ЗАО «Русские Вертолетные Системы», а также начальнику смены ЦП МЗЦ ЕС ОрВД.

Диспетчер информатор по указанию руководителя площадки передает незамедлительно первичное сообщение (по телефону) в установленные адреса :

ЦП МЗЦ ЕС ОрВД – 436-75-58

Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания (оперативный дежурный 495-1556458, факс.155 6883)

Центр управления авиацией (ЦУА), ПВО – 625-61-68

Управление ФСБ по Красногорскому району – тел. 562-59-85

Управление МЧС по Красногорскому району – тел. 562-10-38

Руководство авиакомпаний – в зависимости от принадлежности ВС (по телефону)

Примечание:

А) При авиационном происшествии в сообщении указываются, если есть следующие данные:

- наименование владельца, эксплуатанта, арендатора, разработчика и изготовителя;
- Ф.И.О. КВС (проверяющего, его должность);
- характер задания, с указанием пункта вылета и назначения;
- последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;

- местоположение ВС относительно какого-либо легко определяемого географического пункта или широта и долгота;
- физико-географическую характеристику местности, где произошло происшествие;
- обстоятельства авиационного происшествия или инцидента достоверно известные к моменту подачи донесения;
- число членов экипажа и пассажиров на борту ВС, в том числе погибших и получивших телесные повреждения, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту ВС;
- гражданство пассажиров;
- наличие и характер опасных грузов на борту;
- степень повреждения ВС;
- данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- другие достоверные сведения по авиационному происшествию известные к моменту представления донесения.

Б) При авиационном инциденте (серьезном авиационном инциденте):

- Ф.И.О. КВС (проверяющего, его должность);
- Характер задания;
- Обстоятельства авиационного инцидента, достоверно известные к моменту подачи донесения, признаки отказа, если он имел место;
- Число членов экипажа и пассажиров на борту ВС
- Степень повреждения ВС

ВНИМАНИЕ!

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального донесения. В донесении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия или инцидента

II. Оповещение об авиационном происшествии, авиационном инциденте (серьезном авиационном инциденте) или производственном происшествии в соответствии с Инструкцией «О порядке передачи оперативной информации об авиационных происшествиях, инцидентах и производственных происшествиях на объектах системы ОрВД» утвержденной Приказом Генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 12.12.05 № 282

Действия личного состава дежурных смен и руководящего состава ЗАО «Русские Вертолетные Системы» при авиационных событиях практически не отличаются от приведенных в разделе I.

При данных авиационных событиях кроме элементов оповещения указанных в разделе I производится сбор и отправка оперативной информации в дирекцию филиала «МЦ АУВД» по заранее отработанному алгоритму. Дирекция филиала «МЦ АУВД» при авиационных событиях по списку №1 оповещает генеральную дирекцию ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», по списку №2 в целях оперативного контроля за выявленными нарушениями при ОВД, своевременной разработки и реализации мер по устранению выявленных недостатков и профилактике нарушений.

Диспетчерский (и инженерно - технический персонал при производственных ЧП) обязан доложить руководителю площадки о данном авиационном событии. Руководитель площадки лично или через диспетчера информирует о них Генерального директора ЗАО «Русские Вертолетные Системы» и других адресатов в соответствии со схемой оповещения и ставит задачу на сбор и составление оперативной информации в соответствии с алгоритмом:

- Вид события;
- Дата, время(местное);
- Источник информации;
- Место событий, район аэродрома;
- Метеоусловия;
- Ф.И.О. диспетчера, класс, стаж работы
- Класс, тип, принадлежность
- Номер рейса, маршрут полета
- Эшелон (высота полета)
- Краткое описание события

Генеральный директор ЗАО «Русские Вертолетные Системы» или лицо его замещающее после проверки достоверности и объективности информации изложенной в оперативном донесении подписывает ее и дает команду на её в филиал «МЦ АУВД» по электронной почте в адрес начальника инспекции по безопасности полетов (ibp.yezhov.@atcm.ru) (в не рабочее время дублирует по телефону).

III. Порядок изъятия средств магнитной (магнитофонной записи), документации на диспетчерских пунктах для расследования авиационных происшествий или инцидентов (серьёзных авиационных инцидентов)

1. В случаях расследования летных происшествий или инцидента жесткие магнитные диски (ЖМД) с магнитной записью изымается только Генеральным директором ЗАО «Русские Вертолетные Системы» или лицом его замещающим, в присутствии представителей служб УВД, ЭРТОС с составлением акта изъятия. Изъятый ЖМД укладывается в металлический футляр, печатывается и ложится на хранение в специальный сейф, сейф

опечатывается, и ключи изымаются Генеральным директором ЗАО «Русские Вертолетные Системы» (лицом его замещающим).

Ответственность за сохранность ленты с записью информации при авиационных происшествиях и инцидентах возлагается на Генеральным директором ЗАО «Русские Вертолетные Системы». Срок хранения изъятой ленты определяется комиссией по расследованию.

Вскрытие футляра и прослушивание (воспроизведение) изъятого ЖМД, снятие с него на бумагу копии производится только по указанию председателя комиссии, назначенной для расследования авиационных происшествий.

2. Изъятие документации при авиационных происшествиях и инцидентах (серьёзных инцидентах), производится по Генеральным директором ЗАО «Русские Вертолетные Системы», Директором Аэронавигационной службы или начальником службы ЭРТОС. Изъятию подлежат:

- Оперативный журнал сменного инженера (техника) магнитофонного бюро (АТС)(ЛАЗ)
- Журнал учета магнитных лент (носителей)
- Медицинские книжки диспетчеров (дежурной смены)
- Книжки диспетчера УВД ГА (дежурной смены)
- Объяснительные записки личного состава дежурной смены (УВД и ЭРТОС)
- Журнал учета метеоинформации
- Журнал учета диспетчерских разрешений и решений командиров ВС на вылет из аэропорта (при необходимости)
- Журнал учета состояния летного поля (при необходимости)
- Другие документы по указанию Генерального директора ЗАО «Русские Вертолетные Системы» или председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента (серьёзного авиационного инцидента).

III. Общий порядок ОВД при проведении поисково-спасательных работ (ПСР)

В районе ПП АОН «Крокус-Экспо» организует и проводит ПСР старший авиационный начальник аэродрома Внуково.

Во всех случаях, сообщение о бедствии пользуется безусловным приоритетом. Радиообмен при этом ведется открытым текстом с соблюдением основных правил радиообмена.

ОрВД при проведении ПСР может осуществляться с:

- КП К Сп Н;
- КП авиационных частей и предприятий;
- КП службы единой системы авиационно-космического поиска и спасания

- МЗЦ ЕС ОрВД (ВДПП Внуково);
- Специально созданных КП в районе проведения ПСР;

Диспетчер - информатор, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии ВС, обязан немедленно сообщить об этом руководителю площадки, дать указание всем экипажам ВС, находящимся в предполагаемом районе бедствия, одну из двух УКВ радиостанций включить на прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц, объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчетам, определить местонахождение ВС, терпящего бедствие, находящимся в его распоряжении средствами и оказать экипажу ВС помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.

С получением сообщения о бедствии, диспетчер-информатор с разрешения руководителя ПСР в районе ответственности подает команду на вылет (пере нацеливание) в район поиска имеющихся в его распоряжение дежурных сил ПСС и средств и подготовленных экипажей находящихся в воздухе.

В ходе поиска диспетчер-информатор осуществляет:

- Непосредственное управление поисково-спасательными ВС и контролирует их полет всеми имеющимися средствами;
- Уточнение метеобстановки по маршрутам и в районе поиска;
- Организует взаимодействие ПСС со средствами, прибывающими с других районов ответственности для наращивания сил и средств ПСР;
- Обеспечивает безопасность полетов поисково-спасательных ВС;
- При проведении ПСР в районе площадки, ВС находящиеся в зоне ответственности должны быть посажены на аэродром (вертодром) или выведены из района проведения ПСР на ближайшие аэродромы.

Общее взаимодействие при поисковых и аварийно спасательных работах должно осуществляться в соответствии с разработанными планами служб ПАСОП при проведении ПСР.

Руководитель площадки «Крокус-Экспо»

В. Караваев



УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ЗАО «Русские Вертолетные Системы»
М. Казачков

«*Евгений*» 2008 г.

Правила осуществления радиосвязи
в воздушном пространстве зоны ответственности
диспетчера-информатора посадочной площадки АОН
«Крокус-Экспо»

1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии с требованиями НПП ГА-85, РС-ГА-99, ФАП «Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», стандартов и рекомендаций ИКАО и определяют порядок ведения, типовую фразеологию радиообмена при выполнении полетов и информационного обслуживания в районе посадочной площадки АОН «Крокус-Экспо», при УВД зоне ответственности ВДПП Внуково с учетом местных особенностей.

1.2. Требования правил обязательны для лиц руководящего, летного, диспетчерского состава, участвующих в выполнении полетов и управлении воздушным движением на ПП АОН «Крокус-Экспо».

1.3. Типовые примеры фразеологии разработаны для основных типовых возможных ситуаций, возникающих в процессе радиообмена между КДП ПП, ВДПП и экипажами воздушных судов.

Детализировать примеры фразеологии для всех возникающих ситуаций практически не возможно и в таких ситуациях необходимо придерживаться общих правил ведения радиообмена и его фразеологии.

1.4. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи, ведение радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами, а также обмен информацией между диспетчерскими пунктами в процессе УВД не отличаются от типовых и особенностей не имеют.

2. Термины и условные обозначения

2.1. Терминологический словарь.

Аэронавигационная информация - сведения, касающиеся характеристики и фактического состояния аэродромов, порядка маневрирования в районе аэродрома, воздушных трасс и их оборудования радио- и электротехническими средствами.

Вскторение - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указаний экипажам определенных курсов на основе использования данных радиолокаторов.

Видимость (дальность видимости) - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты днем и световые ориентиры (освещенные объекты) ночью. При принятии решения на вылет, взлет или на посадку фактическая видимость определяется с учетом имеющегося на данном аэродроме светотехнического оборудования.

Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку укрытия или огни, ограничивающие контуры ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства (на воздушной трассе, МВЛ, установленном маршруте, в районах аэродрома, аэроузла и районе авиационных работ).

Высота безопасная - минимально допустимая высота полета, гарантирующая воздушное судно от столкновения с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

Высота полета - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня порога

ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа и т.п.) и абсолютную (от уровня моря).

Диспетчер ОВД - специалист, имеющий действующее свидетельство диспетчера УВД и действующий допуск к работе по крайней мере на одном диспетчерском пункте ОВД.

Диспетчерская информация - информация, передаваемая диспетчером службы движения экипажу о метеоусловиях, воздушной обстановке, работе радио- и электротехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

Диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое диспетчером службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное соответствующими условиями и установленными правилами полетов в гражданской авиации.

Диспетчерская рекомендация - рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета и используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерское указание - указание диспетчера службы движения командиру воздушного судна, связанное с выполнением задания на полет и обязательное для исполнения.

Информация АТИС - автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов.

Информация ВОЛМЕТ - автоматическая радиовещательная передача метеорологической информации по аэродромам для экипажей воздушных судов, находящихся в полете.

Контрольная высота - высота, которую должен показывать высотомер воздушного судна на эшелоне перехода после перевода шкалы высотомера на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря.

Маркированный номер ВПП - цифровое обозначение магнитного путевого угла ВПП, выраженное в ближайших десятках градусов.

Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) - общий термин, в соответствующих случаях означающий оперативный орган единой системы организации воздушного движения в Российской Федерации, а также орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, осуществляющий обслуживание воздушного движения (управление полетами) либо иную деятельность по использованию воздушного пространства.

Предпосадочная прямая - заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота или установленной контрольной точки до точки приземления.

Передача «Блиндом» - передача по радиоканалам от одного абонента к другому в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемый абонент в состоянии принять передачу.

Пункт обязательных донесений (ПОД) - географическая точка, о пролете которой экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру ОВД.

Радиолокационный контроль - использование радиолокатора в целях обеспечения диспетчеров ОВД информацией о местоположении ВС.

Радиолокационное опознавание - процесс сопоставления определенной радиолокационной отметки или радиолокационного символа местоположения с конкретным воздушным судном.

Район авиационных работ - часть воздушного пространства, в пределах которой по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы.

Расчетное время прилета - расчетное время (момент) выхода воздушного судна на ДПРМ или ОПРС аэродрома (КТА - при отсутствии радиосредств).

Рубеж передачи ОВД - установленный на маршруте руления или в воздушном пространстве на траектории полета воздушного судна рубеж, на котором непосредственное управление движением воздушного судна передается от одного органа ОВД к другому.

Рубеж ухода (возврата) - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасный аэродром количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета на запасный аэродром было не менее чем на 30 минут полета на высоте круга (не менее минимально установленного для данного типа воздушного судна государственной или экспериментальной авиации).

Схема полетов в районе аэродрома - установленный маршрут, по которому (или по части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом.

Схема полета в зоне ожидания - заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения подхода к аэродрому или захода на посадку.

Сигнал бедствия («СОС» — телеграфный, «Терплю бедствие», «Мейдэй» — радиотелефонный) - международный сигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

Сигнал срочности («ББ» телеграфный, «ПАН» — радиотелефонный) - международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа.

3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА РАДИООБМЕНА

3.1. Ведение радиообмена.

3.1.1. Авиационную электросвязь при производстве радиообмена в ОВЧ диапазоне (ВЧ диапазоне, УВЧ диапазоне) каналу при радиообмене с диспетчерскими пунктами ОВД осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа, а по наземным каналам связи – диспетчеры (должностные лица) взаимодействующих пунктов (органов) УВД и специалисты служб, обеспечивающих полеты.

3.1.2. Ведение радиообмена или обмена по наземным каналам связи, не имеющего прямого отношения к выполнению полетов, их обеспечению и управлению воздушным движением, **запрещается**.

Ведение радиообмена с отклонениями от установленных Правил и типовой стандартной фразеологии допускается лишь в отдельных случаях, связанных с необходимостью обеспечения безопасности полетов.

3.1.3. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов и исключением слов-паразитов и звуков запинания, четкой дикцией (возможно использование слов приветствия и благодарности). Передаче подлежат сведения, связанные с выполнением полета, управлением воздушным движением и необходимостью обеспечения безопасности полетов.

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

- 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;
- говорить ясно и отчетливо: скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;
- сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;
- до начала передачи нажать и не отпускать до конца сообщения переключатель (тангенту) передачи, своевременно предупреждать возможность его залипания.

3.1.5. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов (наземными абонентами) устанавливается диспетчером.

3.2. Передача букв.

3.2.1. Если в процессе ведения радиообмена произношение имен собственных, служебных сокращений и отдельных слов может вызывать сомнение, то они передаются по буквам. При такой передаче каждая буква текста произносится по присвоенному ей наименованию.

3.2.2. Буквам русского алфавита присвоены следующие наименования:

А - Анна	Р - Роман
Б - Борис	С - Семен
В - Василий	Т - Татьяна
Г - Григорий	У - Ульяна
Д - Дмитрий	Ф - Федор
Е - Елена	Х - Харитон
Ж - Женя	Ц - Цапля
З - Зинаида	Ч - Человек
И - Иван	Ш - Шура
Й - Иван Краткий	Щ - Щука

К - Константин	Э - Эхо
Л - Леонид	Ю - Юрий
М - Михаил	Я - Яков
Н - Николай	Ы - Еры
О - Ольга	Ь - Мягкий знак
П - Павел	Ъ - Твердый знак

3.3. Передача чисел.

3.3.1. Если в процессе радиообмена требуется передача числовых значений от 0 до 9, то они передаются словами: «ноль», «один», «два», «три», «четыре», «пять», «шесть», «семь», «восемь», «девять».

Числовые значения, состоящие из двух и более цифр (курсы, пеленги, эшелоны, и позывные ВС), передаются также словами.

Например:

03	- три;	5100	- пять сто;
24	- двадцать четыре;	5000	- пять тысяч;
115	- сто пятнадцать;	11100	- одиннадцать сто;
1500	- тысяча пятьсот;	86390	- восемьдесят шесть триста девяносто.

3.3.2. При передаче значений десятичных дробей после передачи целых произносится слово «запятая».

Например:

118,1	- сто восемнадцать, запятая, один;	120,37	- сто двадцать, запятая, тридцать семь.
-------	------------------------------------	--------	---

3.3.3. В случаях неустойчивой радиосвязи при передаче числовых значений (курса, пеленгов, атмосферного давления, эшелонов, времени и др.) каждую цифру в числе следует произносить отдельно, при передаче целых тысяч произносится отдельно каждый знак в числе тысяч, после чего следует слово «тысяч».

Например:

03	- ноль три;	742	- семь четыре два;
24	- два четыре;	5000	- пять тысяч;
115	- один один пять;	9100	- девять тысяч один ноль ноль;

3.4. Передача времени.

3.4.1. При передаче сообщений о времени по указываются только минуты данного часа.

В случае необходимости, когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты.

Например:

время: «15 ч 28 мин»	- пятнадцать часов, двадцать восемь минут;
время: «1 ч 30 мин»	- один час, тридцать минут;
время: «23 ч 48 мин»	- двадцать три часа, сорок восемь минут.

При передаче сообщений о времени используется всемирное скоординированное время (УТЦ - UTC).

3.4.2. Расчетное время пролета очередного пункта обязательного допесения передается в

составе сообщения о местоположении или по запросу диспетчера.

3.4.3. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета пункта обязательного донесения будет отличаться на 2 минуты и более, экипаж обязан сообщить диспетчеру новое уточненное расчетное время пролета.

3.4.4. Фактическое время выхода на контрольный пункт сообщается экипажем в момент его пролета. Если в соответствии со сложившимися условиями полета экипаж не смог доложить о пролете контрольного пункта (пункта обязательного донесения), то доклад о фактическом времени пролета такого пункта должен быть передан диспетчеру не позже, чем через 1 минуту после его пролета.

3.4.5. Проверка показаний бортовых часов в полете производится запросом у соответствующего диспетчерского пункта текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.



«Крокус-Экспо», 11411, прошу проверку времени

11411, «Крокус-Экспо», время 6 часов 11 минут
или

11411, «Крокус-Экспо» время 7 часов 15 с половиной минут

3.5. Стандартные слова и фразы.

В процессе радиообмена следует пользоваться стандартными словами и фразами, имеющими следующие значения:

Слова/фразы	Значение
Азимут..., удаление...	Местоположение воздушного судна в полярных координатах относительно места установки антенны радиолокатора
Ближний	Ближний приводной радиомаяк (БПРМ)
Боковос...	Расстояние (удаление), на котором находится воздушное судно по отношению к осевой линии ВПП и ее продолжению по курсу взлета и посадки
Ваше место?	Сообщите местоположение воздушного судна...
Ваше место...	Местоположение воздушного судна...
Взлетный (Посадочный)	Магнитный путевой угол рабочего направления ВПП
Говорите медленнее	Уменьшите скорость передачи

Дальний	Дальний приводной радиомаяк (ДПРМ)
Даю новое разрешение	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное ранее разрешение или часть его
Даю поправку	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка
Доложите	Передайте информацию о Ваших действиях
Ждите	Ждите, я Вас вызову
Запрещаю	Запрещаю выполнение запрашиваемых действий или ранее переданного указания (разрешения, рекомендации)
Как слышите?	Каково качество моей передачи?
Конец	Настоящее сообщение закончено, и ответа на него не требуется
Контролируйте	Прослушивайте на (частоте)
Набирайте ...(эшелон, высоту)	Выполняйте набор заданного эшелона (высоты)...
Неверно (уточняю) (допустимо при радиообмене с экипажами ВС ГЭА)	Приняли (повторили) не то, что было передано
Отменяю	Переданное ранее разрешение (рекомендация, указание) аннулируется.
Ошибка	Приняли (повторили) не то, что было передано
Повторите	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в котором вы ее приняли (передали)
Повторяю	Повторяю для ясности или уточнения
Подтвердите	Правильно ли поняли следующую фразу...? Или: правильно ли Вы приняли и поняли сообщение...?
Подтверждаю	Да
Полоса...	Состояние ВПП: сухая, мокрая, гололед, слякоть... коэффициент сцепления ... (Ксц)

Понял	Я принял и понял переданную Вами информацию. <i>Примечание: Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе, требующем «повторения» или прямого утвердительного (правильно) или отрицательного (ошибка) ответа</i>
Правильно	Поняли правильно
Проверка	Проверка системы или процедуры (ответа, как правило, не требуется)
Проверьте	Проверьте и подтвердите переданное Вам сообщение
Продолжайте	Продолжайте передавать ваше сообщение
Работайте	Установите радиосвязь с...
Радиальнос...	Расстояние (удаление), на котором находится воздушное судно от места установки антенны радиолокатора
Разрешаю	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
Слева (справа)... (для экипажей ВС государственной экспериментальной авиации)	Расстояние (удаление), на котором находится ВС по отношению к оси маршрута
Следуйте...	Выполняйте полет в соответствии с моими указаниями (по спрямленному маршруту, на запасный аэродром, на эшелоне (высоте), с курсом и т. д.)
Снижайтесь... (эшело́н, высота)	Выполняйте снижение до заданного эшелона (высоты)...
Сообщите	Передайте мне следующую информацию
Сцепление	Коэффициент сцепления на ВПП
Ускорьте снижение (набор)...(эшело́н, высоты)	Ускорьте снижение (набор) до ранее заданного эшелона (высоты)

3.6. Позывные диспетчерских пунктов.

3.6.1. Для вызова соответствующего диспетчерского пункта установлены следующие радиотелефонные позывные:

Диспетчерский пункт	Позывной
Районный центр ЕС ОрВД, трассовый и внедрассовый сектора (вспомогательный районный центр):	«Контроль»
Местный диспетчерский пункт и ВМДП	«Район»
Диспетчерский пункт подхода или КП аэродрома (руководитель дальней зоны)	«Подход»
Диспетчерский пункт круга или КДП (руководитель ближней зоны)	«Круг»
Пункт диспетчера посадки или КДП (руководитель зоны посадки)	«Посадка»
Стартовый диспетчерский пункт или КДП на ПП	«Старт»
Командный диспетчерский пункт местных воздушных линий, командный диспетчерский пункт, пункт ОВД «Вышка»	«Вышка»
Командный диспетчерский пункт местных воздушных линий без права ОВД	«Волна»
Диспетчерский пункт руления	«Руление»
Дежурный по сопровождению	«Перрон»
Радиостанция метеорологической информации	«Метео»
Производственно-диспетчерская служба предприятия	«Транзит»

3.6.2. Для вызова соответствующего диспетчерского пункта экипаж называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный ему радиотелефонный позывной.

Например:

«Саксофон-Контроль»
«Москва – Контроль»
«Насосик – Район»
«Шереметьево – Круг»
«Крокус-Экспо-старт»

«Шереметьево – Старт»
«Шереметьево – Руление»
«Шереметьево – Перрон»

3.6.3. После установления надежной связи с диспетчерским пунктом, исключающей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта могут не называться.

3.6.4. При произнесении позывных воздушных судов, обозначении индексов информации АТИС, стандартных схем прилета и вылета по приборам (СТАР, СИД) с применением букв английского алфавита, используются соответствия и произношения на русском языке:

Английская буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита
A	Alfa	ЭЛФА
B	Bravo	БРАВО
C	Charlie	ЧАРЛИ
D	Delta	ДЭЛТА
E	Echo	ЭКО
F	Foxtrot	КРОКУС-ЭКСПОТРОТ
G	Golf	ГОЛФ
H	Hotel	ХОТЕЛ
I	India	ИНДИА
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТ
K	Kilo	КИЛО
L	Lima	ЛИМА
M	Mike	МАЙК
N	November	НОВЕМБЕР
O	Oskar	ОСКАР
P	Papa	ПАПА
Q	Qubec	КВЕБЕК
R	Romeo	РОМЕО
S	Sierra	СЬЕРА
T	Tango	ТАНГО
U	Uniform	ЮНИФОРМ
V	Victor	ВИКТОР
W	Whisky	ВИСКИ
X	X-ray	ЭКСРЕЙ
Y	Yankee	ЯНКИ
Z	Zulu	ЗУЛУ

3.7. Позывные воздушных судов и обозначения рейсов.

3.7.1. Для ведения связи с диспетчерскими пунктами экипажам каждого воздушного судна используются следующие типы позывных:

- при радиотелефонной связи:
 - а) установленное ИКАО или полученное при регистрации официальное название (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса (АЭРОФЛОТ - 325);
 - б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (86534);
 - в) пятибуквенный позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (G - ABCD);
 - г) название фирмы изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна (Цесна F - KYRS).
- при радиотелеграфной связи - пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на использование бортовой радиостанции (РКИПБ).

3.7.2. После установления и в процессе ведения с экипажем надежной связи, цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

- пятизначный цифровой позывной (86534) - до последних трех цифр (534);
- пятибуквенный позывной (G - ABCD), (Цесна F - KYRS) - до первой буквы и двух

последних букв (G - CD), (ЦЕСНА - RS).

3.7.3. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковое или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры, сокращение позывного **запрещается**. О работе полным позывным экипажу дает указание диспетчер.

3.7.4. В тех случаях, когда позывной состоит из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и рейса (АЭРОФЛОТ-325), сокращение позывного **запрещается**.

3.8. Размерность передаваемых числовых значений.

3.8.1. При передаче числовых значений размерность определяется следующими единицами измерения:

Расстояние	- км;
Высота полета	- м;
Эшелон полета	- м;
Скорость полета (приборная, истинная, путевая)	- км/ч; число М
Вертикальная скорость	- м/с;
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета	- км/ч;
Скорость ветра у земли	- м/с;
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от ист. меридиана)	- градусы;
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	- градусы;
Высота облачности	- м;
Количество облачности	- октант;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	- м; км;
Давление на аэродроме	- мм рт.ст, гПа, мбар;
Температура	- град. Цельсия (°C);
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета и посадки	- градусы;
Маркировочный номер ВПП	- десятки градусов.
Остаток топлива	- в часах и минутах или тоннах (кг);

3.8.2. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

3.9. Установление и ведение радиотелефонной связи.

3.9.1. Установление и ведение радиотелефонной связи должно начинаться с вызова и ответа на вызов с использованием позывных в следующем порядке:

- а) при выходе экипажа на связь передается:
 - наименование и позывной вызываемого диспетчерского пункта,
 - позывной воздушного судна,
 - сообщение (информация);
- б) при выходе на связь диспетчера передается:
 - позывной вызываемого воздушного судна,
 - наименование и позывной вызывающего диспетчерского пункта,
 - сообщение (информация, указания и т. д.);
- в) при ответе экипажа передается:

- позывной воздушного судна,
информация в форме стандартных слов (фраз) или повторение диспетчерских указаний

4. Типовая авиационная электросвязь при производстве радиообмена с экипажами воздушных судов

4.1. Фразеология радиообмена диспетчера-информатора на КДП ПП АОН Юрьевское (Волжанка).

При выходе по ПВП



«Крокус-Экспо» 23707 выполняю запуск,
стоянка №2

23707 «Крокус-Экспо» погода за 8,00
ветер 340 5м\с давление 747 видимость 3
км сплошная 250 м запуск подтверждаю.

23707 погоду принял, давление 747
запускаю

23707 выруливаю на предварительный

23707 взлетный 230, вправо по РД, на
предварительный маршрут руления
свободный (или ограничение по рулению)

23707 выруливаю



23707 на предварительном, занимаю
исполнительный

23707 ветер 340 5 м/с, выход по схеме,
ГВПП свободна (на прямой удаление 2)

23707 Выруливаю (жду).

23707 взлетаю

23707 ГВПП свободна, взлет подтвердил

23707 взлет, выход левым на Опалиху

23707 понял

23707 150 занял, Столо в 8.15

23707 понял

23707 Столо 150

23707 работайте с «Насосик - Район»
132,0

23707 понял «Насосик - Район» 132,0

При выходе по ППП



23707 взлет, левым по схеме 600

23707 понял по схеме 600

23707 занял 600

23707 работайте с Тверь – Круг 124,0
(120,2)

23707 с Тверь – Круг 124,0 (120,2)

При полетах по У Т П



23707 взлет подтвердил

23707 взлет произвел по кругу 200

23707 понял, свободно (впереди на 3-м
04230 на 200м)

23707 наблюдаю, за ним

23707 на третьем

23707 третий

23707 на прямой с проходом

23707 с проходом



23707 на первом 100, занимаю 600

23707 с Мигалово согласовано 600

23707 работу на 600 закончил, снижение,
заход на посадку

23707 круг свободный

Прилет ВС по ПВП



23707, «Волжанка-старт» Гобре 450 по
P=755, точку рассчитываю в 48 мин, заход
по ПВП

23707, «Волжанка-старт» посадочный
340, давление 747, на втором 04230 на 200м

23707 давление 747 установил,
посадочный 340, ко второму 200,
впереди 04230 наблюдаю

23707 понял, примите погоду за 8.00

23707 записываю

23707 ветер 340 5м/с, видимость 3000,
сплошная 300, +1, P=747

23707, погоду принял

23707 подхожу ко второму 300, вход в
круг

23707 понял



23707 занял 200, на третьем.

23707 третий.

23707 на прямой к посадке готов

23707 ВПП свободна (занята)

23707 посадку разрешили
(ухожу на 2-й круг)

23707 посадка

23707 посадка в 48 мин РД свободна

23707 Полосу освободил

23707 встречающего наблюдаете?

23707 наблюдаю.

23707 далее по командам встречающего

Фразеология радиообмена при УВД вне трассовыми (вне МВЛ) полетами
(по установленным маршрутам) с пересечением МВЛ



«Насосик - Район», 00975 выхожу с
района Юрьевское (Волжанка) на Кимры,
200 м по Р=742 пересечение КЛ-130, Гобре
рассчитываю 06.10

00975, «Насосик - Район», на 400м по
Рпр.752 разрешил пересечение КЛ-130 в
районе ГОБРЕ, пролет доложите

«Насосик - Район», 00975 прошел Гобре
400м по Рпр.мин.752

00975, «Насосик - Район», вход в район
Борков, связь «Борки – Старт» 133,9
доложить

«Насосик - Район», 00975 вход в район
Борков связь «Борки – Старт» 133,9 доложу

«Насосик - Район», 00975 вошел в район
Борков связь «Борки – Старт» 133,9
установил

00975, работайте с Борками $f = 133,9$
конец

«Насосик - Район», 00975 конец

Примечание:

1. В аналогичном порядке производится пересечение других МВЛ не зависимо от направления полета.

2. В любом случае пересечение МВЛ производится по установленным правилам на высоте по Рпр.мин назначенной диспетчером МДП

Пролет зон ответственности ведомственных аэродромов при выполнении вне трассовых полетов и авиационных работах

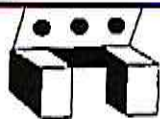


«Насосик-Район», 25598, прохожу
Андреаполь на 400 по давлению 748,
траверз Кувшиново в 45

25598, следуйте на траверз Кувшиново на
400 по 748, на траверзе отработайте с
«Факелом», 124,0

598, понял с «Факелом», 124,0 отработаю

Передача УВД смежному пункту УВД при отсутствии прямой телефонной или радиосвязи



«Насосик-Район», 06125, Богданово на 400
по давлению 748, Нерль в 45



125, следуйте на Нерль 400 по давлению
748, связь с «Каменкой», 122,3 доложить

125, следую 400 по давлению 748, связь с
«Каменкой», 122,3 доложу

«Насосик-Район», 06125, Нерль 400, связь
с «Каменкой», 122,3 установил

125, работайте с «Каменкой» 122,3, конец
связи

5. ПРАВИЛА РАДИООБМЕНА ПРИ АВАРИЙНОЙ И СРОЧНОЙ СВЯЗИ

5.1. Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная и/или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

б) срочность - состояние, при котором не требуется оказания немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации.

5.2. Сигналом состояния бедствия служит фраза «Терплю бедствие» (при международных полетах - «МЕЙДЕЙ»), сигналом срочности - слово «ПАН».

5.3. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о срочности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

5.4. Экипажи, использующие сигнал бедствия или срочности, должны вести передачу сообщения медленно и четко, чтобы избежать ненужных повторений.

5.5. Экипажи должны запрашивать помощь всякий раз, когда возникают сомнения относительно безопасности полета. Это обеспечит предотвращение риска возникновения более опасной ситуации.

5.6. При необходимости передачи сигнала о бедствии командир воздушного судна (или по его указанию член экипажа) включает соответствующие сигналы аппаратуры госопознавания и аппаратуры ВРЛ.

Сообщения о бедствии передаются и принимаются на рабочих частотах радиосетей УВД по наземным каналам связи, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц, над морем - 2182 кГц или 4125 кГц.

Срочные сообщения передаются и принимаются на рабочих частотах радиосетей УВД и по наземным каналам связи.

5.7. Если вызываемый экипажем воздушного судна абонент сам находится в состоянии

бедствия или срочности и не отвечает, то возможную помощь должен оказать любой другой абонент, принявший вызов экипажа.

5.8. Ответ экипажу воздушного судна, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, должен содержать только необходимую информацию для оказания помощи. Передача избыточной информации отвлекает экипаж от необходимых действий в условиях дефицита времени.

5.9. Если экипажем любого воздушного судна принято сообщение о бедствии или срочности, получение которых не подтверждено диспетчерским пунктом, то он обязан подтвердить прием этого сообщения, после чего принять все меры по ретрансляции его по каналам связи, указанным в п. 7.6.

5.10. Связь экипажей воздушных судов между собой и с наземными службами, занятыми аварийно-спасательными работами, осуществляется на частоте 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи с диспетчером на частоте 121,5 МГц.

5.11. Сообщение о бедствии.

5.11.1. Воздушное судно, терпящее бедствие, передает сигнал бедствия в случаях:

- отказа двигателя (двигателей);
- пожара на воздушном судне;
- потери ориентировки;
- потери радиосвязи;
- потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
- нападения на экипаж (пассажиров);
- вынужденной посадки вне аэродрома;
- экстренного снижения.

5.11.2. Воздушное судно ГА, терпящее бедствие, передает сигнал бедствия в случаях:

- отказа авиационной техники;
- внезапного ухудшения состояния здоровья или ранения членов экипажа (пассажиров);
- потери ориентировки;
- потери радиосвязи;
- попадания в метеоусловия, к полетам в которых командир ВС не подготовлен;
- нападения на экипаж или пассажиров;
- вынужденной посадки вне аэродрома;

5.11.3. Сообщение о бедствии по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в ниже приведенном порядке:

- «Терплю бедствие» (при международных полетах – «МЕЙДЕЙ») - повторяется три раза;
- позывной диспетчерского пункта;
- позывной воздушного судна - характер бедствия;
- решение командира воздушного судна и действия экипажа;
- местоположение воздушного судна;
- эшелон (высота), курс и скорость полета;
- любая другая полезная информация и сведения, которые могли бы способствовать спасательным работам и выяснению причины происшествия.

5.12. Диспетчер, при получении от экипажа сигнала бедствия, обязан подтвердить полученное сообщение, уточнить решение командира воздушного судна, выдать необходимую информацию, запрашиваемую экипажем, при необходимости сообщить экипажу местонахождение ВС.



Терплю бедствие, терплю бедствие,
терплю бедствие, «Волжанка-старт», 22062,
пожар второго двигателя, ликвидировать не
в состоянии, экстренно снижаюсь
курсом 130, иду на вынужденную в районе
озера Пено, или

МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ,
«Волжанка-старт», 22062, отказ первого
двигателя, нужна срочная посадка,
нахожусь в районе озера Пено высота 150,
курс 300

22062, «Волжанка-старт» понял пожар
двигателя, 14.32, по возможности исход
посадки доложить, или

22062, «Волжанка-старт» понял отказ
двигателя, 12.56 посадка на площадку
«Озерная» или «Суходол», посадку
доложите

062, курс 350, высота 100 «Озерную»
наблюдаю площадка свободна. Посадка

5.13. Введение режима радиомолчания.

5.13.1. Режим радиомолчания может быть введен диспетчером органа ОВД для оказания срочной помощи экипажу воздушного судна или в других случаях при необходимости, либо самим экипажем воздушного судна, терпящего бедствие.

5.13.2. Режим радиомолчания может вводиться как для одного, так и для всех остальных воздушных судов, экипажи которых работают на той же частоте, что и экипаж, нуждающийся в срочной помощи или информации.



Всем бортам, «Волжанка-старт»
прекратить передачу, 22062 терпит
бедствие

или

Всем бортам, «Волжанка-старт»
прекратить передачу, 22062, «МЕЙДЕЙ»

или

Всем бортам, «Волжанка-старт»,
прекратить передачу

5.13.3. При введении режима радиомолчания экипажи обязаны:

- прекратить все передачи в радиосети ОВД данного диспетчерского пункта, кроме

- случаев возникновения аварийной ситуации, и работать только на прием;
- выходить на связь только по запросу диспетчера.

5.14. Отмена состояния бедствия и режима радиомолчания.

5.14.1. Если воздушное судно не находится больше в состоянии бедствия, его экипаж аннулирует переданное сообщение о бедствии.



«Волжанка-старт», 22062 отмена бедствия, двигатель запущен, параметры в норме, высота 50, следую на Змеево

22062, «Волжанка-старт», следуйте 450 по приведенному 748, сообщите расчетное выхода Селин и посадки

«Волжанка-старт», 22062, следую 450 по 748, расчетное время Селин 11.35, посадки 12.05

5.14.2. В том случае, когда диспетчеру становится известно, что воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия и его экипажу не требуется срочной информации, то диспетчер отменяет режим радиомолчания.



Всем бортам, «Волжанка-старт», связь в обычном режиме

5.15. Срочные сообщения.

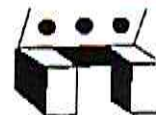
5.15.1. Сообщение по сигналу срочности, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые передаются в ниже приведенном порядке:

- сигнал срочности – «ПАН» (передается три раза);
- позывной диспетчерского пункта;
- позывной воздушного судна;
- причина передачи сообщения;
- решение командира воздушного судна и действия экипажа;
- местоположение воздушного судна;
- эшелон (высота), курс и скорость полета;
- любая другая полезная информация.

5.15.2. По сигналу «ПАН» передаются сообщения, касающиеся безопасности полетов воздушных судов или каких-либо лиц, и находящихся на борту.

5.15.3. Диспетчер при получении от экипажа сигнала «ПАН», обязан подтвердить полученное сообщение, уточнить решение командира воздушного судна, выдать необходимую информацию, запрашиваемую экипажем.

5.15.4. Сообщение должно передаваться на используемой в данный момент частоте и адресоваться диспетчерскому пункту, который несет ответственность за район, где выполняет полет данное воздушное судно.



ПАН, ПАН, ПАН, «Волжанка-старт»,
22062, у пассажира сердечный приступ,
необходима посадка и медицинская
помощь

22062, «Волжанка-старт», курс привод
Змеево, расчетное посадки

062, курс привод Змеево, заход ПВП
расчетное прибытия 12.32

5.16. Потеря связи с экипажем воздушного судна.

5.16.1. Если экипаж не может установить связь с диспетчерским пунктом на выделенной частоте, он предпринимает попытку установить, связь на частоте смежного диспетчерского пункта. Одновременно делается попытка установить и связь с воздушными судами, работающими на этих частотах.

5.16.2. Если в результате попытки установить связь не удастся, экипаж свое сообщение повторяет дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза «блиндром».

5.16.3. В случае отсутствия двусторонней связи, вызванное отказом бортового приемника, экипаж должен продолжать передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте. Такие сообщения должны передаваться дважды. В сообщениях указывается время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении порядка выполнения полета.

5.16.4. Если диспетчерский пункт не может установить связь с воздушным судном на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются его экипажем, то он просит:

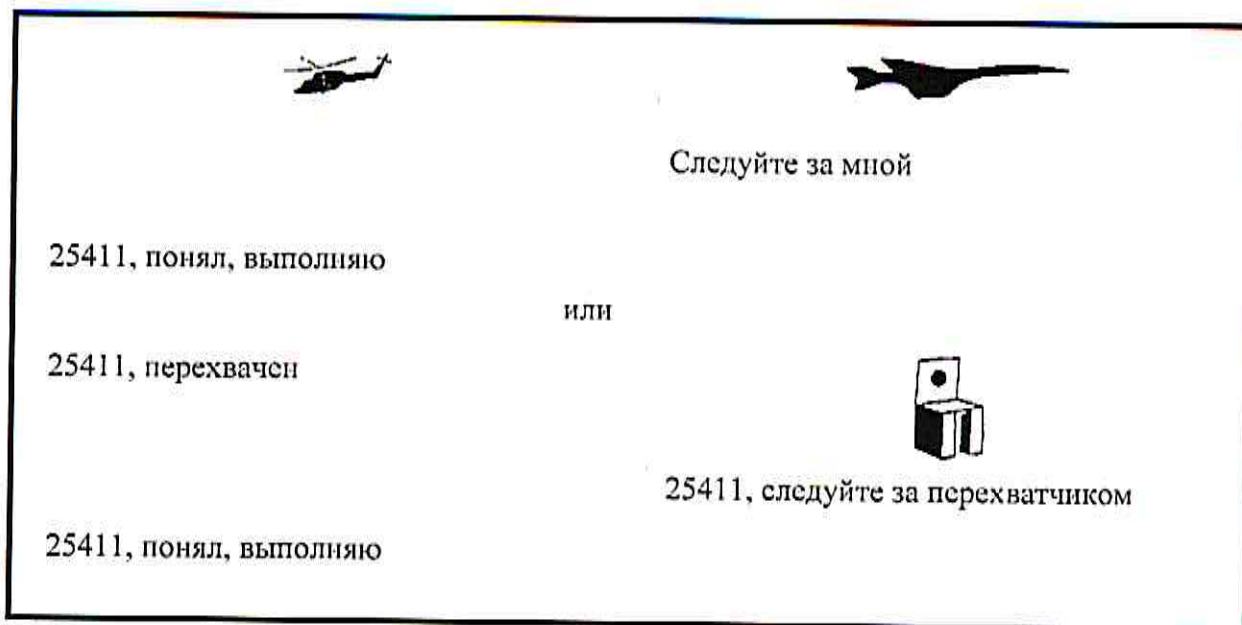
а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, попытаться установить связь с данным воздушным судном путем ретрансляции сообщений;

б) смежные диспетчерские пункты осуществить вызов воздушного судна на выделенных для них частотах.

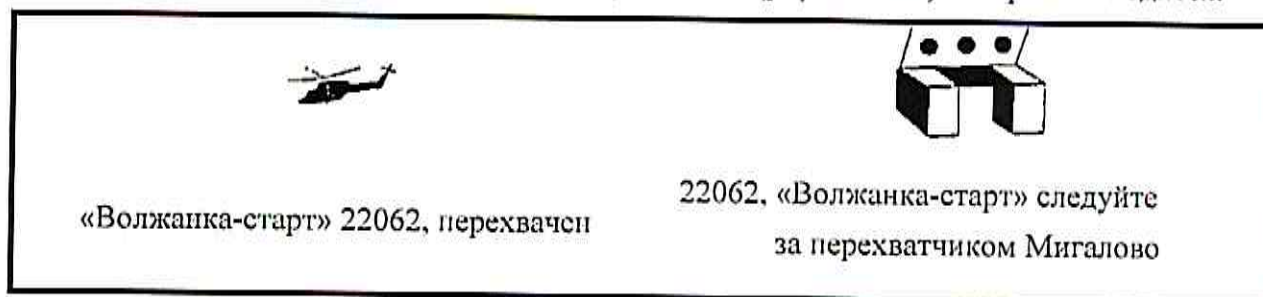
5.16.5. Основные действия диспетчерского состава при потере радиосвязи изложены в технологиях работ.

6. Радиообмен при перехвате.

6.1 При перехвате воздушного судна экипаж обязан выполнять команды перехватчика, установив радиосвязь с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 МГц.



6.2. Если экипажу стало известно, что воздушное судно перехвачено, он докладывает об этом диспетчерскому пункту ОВД, на обслуживании (управлении) которого находится.



7. ОБМЕН ОПЕРАТИВНЫМИ СООБЩЕНИЯМИ ИНФОРМАЦИЕЙ МЕЖДУ ДИСПЕТЧЕРАМИ СМЕЖНЫХ ДИСПЕТЧЕРСКИХ ПУНКТОВ ПРИ ОВД

7.1. Обмен оперативными сообщениями и информацией между диспетчерами смежных диспетчерских пунктов, при ОВД, осуществляется по громко-говорящей связи (ГГС) и телефонным каналам связи.

7.2. При обмене оперативными сообщениями и информацией между диспетчерами смежных диспетчерских пунктов, для вызова каждого из них используются установленные позывные (КДП МВЛ - «Вышка», МДП «Район», АДП - «АДП», ДПК «Тверь-круг», СДП «Тверь-старт»)

7.3. При обмене оперативными сообщениями и информацией диспетчер, принимающий сообщение и информацию, обязан повторить:

- тип и номер (позывной) ВС;
- время вылета, пролета ПОД или РНТ, ППМ или рубежа передачи ОВД;
- эшелон (высоту) полета ВС;
- разрешение или запрещение вылета, посадки ВС;
- число «М» полета (при применении «Метода числа «М»).

В случае, если диспетчер не повторил такое сообщение, информацию, то диспетчер, передающий сообщение или информацию, обязан потребовать от диспетчера, принимающего сообщение или информацию, соответствующего подтверждения.

Например:



«Руление» – «АДП»,
11.30, рейс 517, литер «К»,
Ту-154, 85411, эшелон 10100



«АДП» – «Руление»,
11.30, рейс 517, литер «К»,
Ту-154, 85411, эшелон 10100

7.4. При получении информации об ухудшении фактической и прогнозируемой погоды на аэродроме назначения (штормового предупреждения) диспетчером АДП оперативно информирует об этом диспетчера «Руления» («Старта»).

Например:



«Руление» («Старт») – «АДП»,
бортам 85411, 85624, Екатеринбург,
погода... (фактическая, прогноз),
Омск – погода ... (фактическая, прогноз)



«АДП» – «Руление» («Старт»), бортам
85411, 85624, погоду Екатеринбург,
Омск, принял

7.5. При ОВД диспетчеры смежных диспетчерских пунктов согласовывают между собой условия входа (выхода) в смежный район (зону) ОВД.

Например:



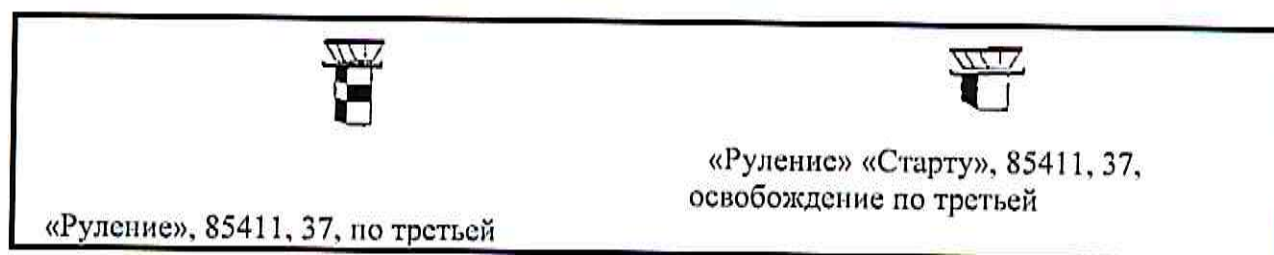
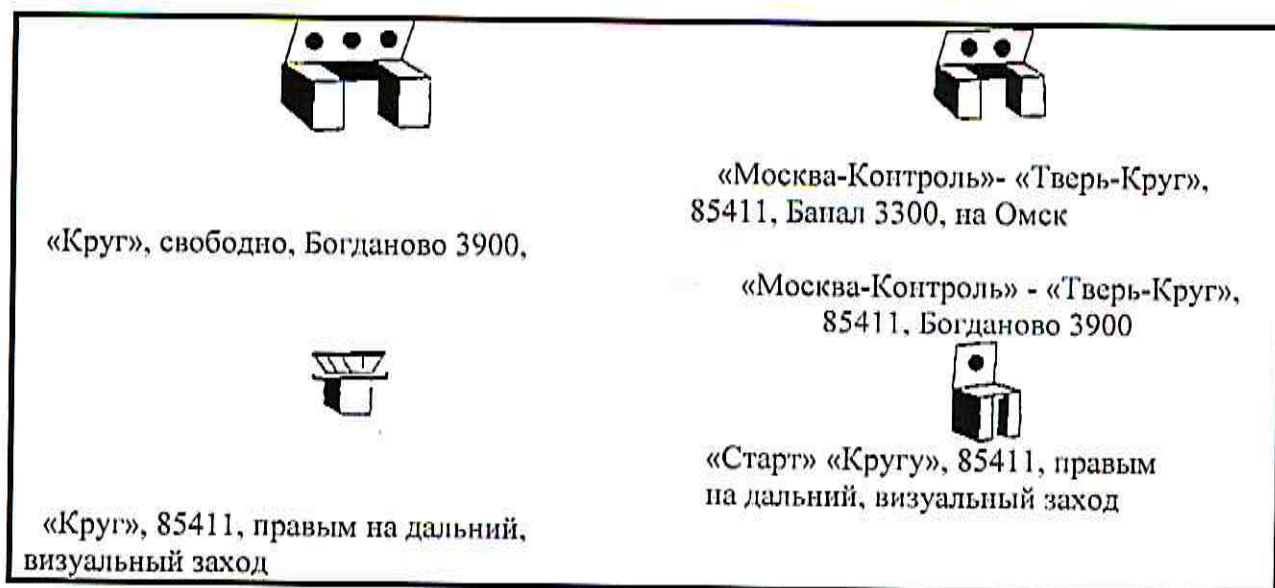
«Вышка», «Круг»

«Вышка», свободно бесступенчатый набор
2400 разрешил (или ограничить по высоте
назначив эшелон)



«Круг», «Вышке»

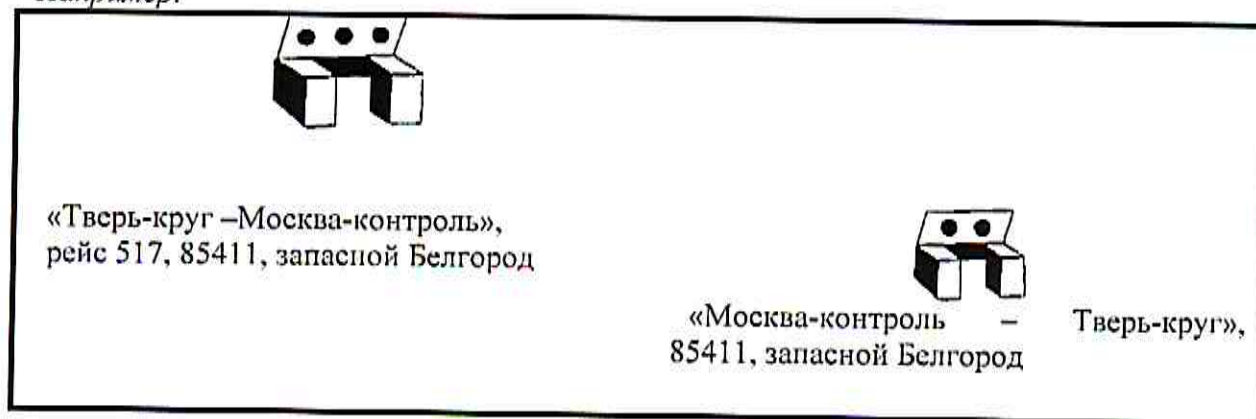
«Круг», 27189, ЖЛТ9601 МИ8, через
ДПРС Мигалово на Старицу
бесступенчатый набор 2400 разрешите?



7.6. Условия входа в ВТ Р-815 должны быть согласованы с РДЦ «Москва-контроль» сектором «Ленинград-1» и переданы не позднее, чем за 5 мин до выхода ВС на рубеж передачи ОВД.

7.7. Если аэродром посадки находится в зоне (районе) ЕС ОрВД, при наличии сложных метеоусловий на нсм, диспетчер РДЦ в содержание передачи для диспетчера «Тверь-круг» дополнительно включает информацию о запасном аэродроме.

Например:



7.8. В процессе выполнения захода на посадку при пролете ВС ДПРМ диспетчер «Руления» информирует диспетчера «Старта» о маршруте руления данного ВС после освобождения ВПП (при необходимости).

Например:



«Руление – Старт»,
85411, посадка 16.45, по РД 1

«Старт – Руление», 85411, по РД 1

7.9. При возникновении особых случаев в полете, обеспечение безопасности полетов ВС достигается своевременным и четким доведением необходимой информации до диспетчеров взаимодействующих диспетчерских пунктов органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и руководителей полетов, аварийно-спасательной службы и служб, обеспечивающих производство полетов на аэродроме, а при необходимости и до органов ОВД государственной авиации.

Сообщение должно учитывать реально сложившуюся ситуацию и содержать полную и необходимую для абонента информацию.

Например:



«РП – Руление», («Аварийно-спасательная –
Руление»), 85411, пожар в салоне, на РД 1



«РП – Старт», 85411, пожар второго двигателя,
взлет прерван, на ВПП

«Руление – РП», 85411, пожар в салоне, на
РД 1



«РП – Круг» («Старт – Круг»), 85411,
вынужденная посадка, сердечный приступ у
пассажира

«Старт – РП», 85411, пожар второго
двигателя, на ВПП



«Круг – РП», 85411, вынужденная посадка



«Тверь-круг» – «Москва-контроль», 85411, эшелон 3600, потеря ориентировки, предположительный район 20 километров севернее Старица



«Москва-контроль – Тверь-круг», 85411, потеря ориентировки, севернее Старица 20



«РП Тверь – Москва-контроль», 85411, эшелон 9600, нападение на экипаж, следует через Богданово



«Контроль – РП Тверь», 85411, нападение



«РП Тверь – Москва-контроль», 85411, потеря связи 12.30, работает на прием, эшелон 3900 на Банал, рубеж передачи по расчету 12.55



«Москва-контроль-РП Тверь», 85411, без связи, 3900 Банал, рубеж 12.55

В ЦЕЛЯХ НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РАДИОСВЯЗИ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ



- вертолет



- самолет



- диспетчерский пункт руления (ДПР, КДП МВЛ)



- стартовый диспетчерский пункт (СДП, СДП МВЛ)



- диспетчерский пункт круга (ДПК, ДПК МВЛ)



- диспетчерский пункт подхода (ДПП)



- транспортные средства



- буксируемое воздушное судно



- командный диспетчерский пункт (КДП,
«Вышка»)



- самолет-перехватчик



- руководитель полетов (РП)

Руководитель посадочной площадки

М. Казачков

Лист ознакомления работников

№ п/п	Должность	Ф.И.О.	Подпись, дата
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			