

Doc 7030



Дополнительные региональные правила

Утверждено Советом
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Издание пятое — 2008

Международная организация гражданской авиации

Doc 7030



Дополнительные региональные правила

Утверждено Советом
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

Издание пятое — 2008

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском,
английском, испанском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание четвертое, 1987.

Издание пятое, 2008.

Дос 7030. Дополнительные региональные правила

Номер заказа: 7030

ISBN 978-92-9231-138-4

© ИКАО, 2008

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу изданий ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int.
Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

ОБЩЕЕ ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Предисловие.	(vii)
Порядок изменения Дополнительных региональных правил	(ix)
Глоссарий.	(xi)
Указатель к применению Дополнительных правил.	(xv)
Дополнительные региональные правила региона Африки и Индийского океана (AFI) Оглавление	AFI (i)
Дополнительные региональные правила Карибского региона (CAR) Оглавление	CAR (i)
Дополнительные региональные правила Европейского региона (EUR) Оглавление	EUR (i)
Дополнительные региональные правила региона Ближнего Востока и Азии (MID/ASIA) Оглавление	MID/ASIA (i)
Дополнительные региональные правила Североамериканского региона (NAM) Оглавление	NAM (i)
Дополнительные региональные правила Североатлантического региона (NAT) Оглавление	NAT (i)
Дополнительные региональные правила Тихоокеанского региона (PAC) Оглавление	PAC (i)
Дополнительные региональные правила Южноамериканского региона (SAM) Оглавление	SAM (i)

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны ИКАО какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Дополнительные региональные правила ИКАО (SUPPS) представляют собой процедурную часть аэронавигационных планов, разработанных на региональных аэронавигационных совещаниях с целью выполнения требований в конкретных районах, которые не отражены во всемирных положениях. Они дополняют перечень требований к оборудованию и обслуживанию, содержащихся в аэронавигационных планах. Применимые для всего мира правила включены в Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики или же в документ "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)".
2. При разработке Дополнительных региональных правил должны соблюдаться следующие критерии:
 - a) В Дополнительных региональных правилах следует указывать на то, каким образом внедряются процедурные положения Приложений и PANS, в отличие от перечня или описания необходимого оборудования и обслуживания, публикуемого в аэронавигационных планах. Кроме того, в Дополнительных региональных правилах могут предусматриваться допустимые дополнения к положениям в Приложениях и PANS при условии соблюдения ограничений, указанных в пп. b) и c).
 - b) Дополнительные региональные правила **не** должны противоречить содержащимся в Приложениях или PANS требованиям. В них должны либо указываться подробные возможные варианты этих положений, применимые для данного региона, или публиковаться региональные правила, имеющие обоснованное эксплуатационное значение и дополняющие действующие положения Приложений или PANS.
 - c) При составлении Дополнительных региональных правил следует избегать отклонений в тексте правил, имеющих аналогичное значение и применяемых в более чем одном районе.
3. Статус Дополнительных региональных правил отличается от статуса Стандартов и Рекомендуемой практики. Последние, в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации, **принимаются** Советом при условии полного соблюдения порядка, предусмотренного в статье 90. PANS **утверждаются** Президентом Совета от имени Совета, а SUPPS **утверждаются** Советом, и Договаривающимся государствам рекомендуется использовать PANS в мировом масштабе, в то время как SUPPS рекомендуются Договаривающимся государствам для применения в соответствующих районах полетной информации, к которым они относятся.
4. PANS первоначально были разработаны на основе общих рекомендаций региональных совещаний и рекомендовались Советом ИКАО к применению в мировом масштабе после действий, предпринятых по ним на специализированных совещаниях ИКАО. Впоследствии правила регионального масштаба постепенно переходили в категорию международных правил, по мере того как на специализированных совещаниях ИКАО проводилась работа по приведению разработанных на региональной основе правил в соответствие с международными требованиями. Одновременно с этим некоторые международные правила оказалось возможным классифицировать в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики, и поэтому они постепенно включаются в Приложения к Конвенции.
5. Как указано на с. (xiii), применение Дополнительных региональных правил в некоторых районах мира охватывает группы районов полетной информации (РПИ). Сокращения на карте, обозначающие группы районов полетной информации, в которых применяются те или иные конкретные SUPPS, были выбраны в соответствии с обозначениями регионов ИКАО, однако границы районов применения не всегда совпадают с границами регионов ИКАО.

6. В тех случаях, когда имеется конкретная связь между дополнительным правилом и Приложением или PANS, это обязательно указывается в ссылке на исходный документ и соответствующую главу, добавление и т. д. Такие ссылки указываются над текстом вместе с соответствующим обозначением следующим образом:

Приложения к Конвенции;

P - Правила аэронавигационного обслуживания.

Примеры: (Приложение 2, глава 3) – относится к главе 3 Приложения 2 *"Правила полетов"*;

(P-ATM, главы 7 и 9) – относится к главам 7 и 9 документа Дос 4444 *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"*.

7. Сведения о степени отклонения от Дополнительных региональных правил или существующих в государствах различиях публикуются в сборниках аэронавигационной информации в соответствии с требованиями Приложения 15 *"Службы аэронавигационной информации"* (см. пп. 4.1.1, 4.1.2 с) и добавление 1).

8. Настоящий документ обновляется путем внесения, по мере необходимости, поправок. О любых ошибках или упущениях следует немедленно сообщать Генеральному секретарю ИКАО по адресу: 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7.

ПОРЯДОК ИЗМЕНЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ

(Утвержден Советом (25-2) 20/5/55, (84-5) 7/3/75, (153-3) 25/02/98)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Дополнительные региональные правила обычно формулируются на региональных аэронавигационных совещаниях и вступают в силу после рассмотрения их Аэронавигационной комиссией и утверждения Советом.

1.2 Поправки к Дополнительным региональным правилам могут предлагаться Договаривающимся государством (или группой государств), как изложено в разделе 2, или международной организацией, как изложено в разделе 3, или же в них может возникнуть необходимость вследствие предпринятых Советом действий в ходе принятия или изменения Стандартов и Рекомендуемой практики или при утверждении или изменении Правил аэронавигационного обслуживания, как изложено в разделе 4 ниже.

2. ПОПРАВКИ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВОМ (ИЛИ ГРУППОЙ ГОСУДАРСТВ)

2.1 Если какое-либо Договаривающееся государство (или группа государств) региона желает предложить поправку к дополнительным правилам для данного региона, оно должно документально обосновать ее и направить Генеральному секретарю через региональное бюро, аккредитованное в данном государстве. В предложении должны приводиться фактические данные, на основании которых это государство пришло к выводу, что необходимо внести поправку.

2.2 Генеральный секретарь излагает это предложение в надлежащим образом подготовленном документе и направляет его для замечаний всем государствам-поставщикам и государствам-пользователям, чьи интересы затрагиваются, а также государствам-пользователям, находящимся вне указанного региона, и международным организациям, которые могут быть заинтересованы в данном предложении. Однако, если Генеральный секретарь сочтет, что предлагаемая поправка противоречит установившейся практике ИКАО или в связи с ней возникают вопросы, к которым, по мнению Генерального секретаря, следует привлечь внимание Аэронавигационной комиссии, данное предложение, первоначально надлежащим образом подготовленное, представляется Комиссии. В этих случаях Аэронавигационная комиссия принимает решение о действиях по поступившему предложению.

2.3 Если в ответ на запрос Генерального секретаря ни одно из государств и ни одна из соответствующих международных организаций не выдвигает возражений против предложения к указанному сроку, Генеральный секретарь направляет памятную записку с поправкой представителям в Совете и членам Аэронавигационной комиссии, предлагая каждому из них сообщить, обычно в течение семи дней*, желают ли они провести официальное обсуждение предлагаемой поправки. В памятной записке приводятся объяснение предлагаемой поправки, краткое изложение полученных замечаний, а также соответствующие комментарии Секретариата. Если на запрос Генерального секретаря государства и соответствующие международные организации выдвигают какое-либо возражение и если такое возражение не снимается после проведения дальнейших консультаций, данный вопрос представляется на официальное рассмотрение и подготовку соответствующих рекомендаций Совету в Аэронавигационную комиссию.

* Как правило, в период между сессиями устанавливается 3-х недельный срок.

2.4 Если в течение семи дней* не поступит просьб об обсуждении поправки, она представляется Президенту Совета, которому дано право утвердить поправку от имени Совета.

2.5 Если, с другой стороны, любой представитель в Совете или член Аэронавигационной комиссии изъявляет желание провести официальное обсуждение предлагаемой поправки, то данный вопрос подготавливается для официального рассмотрения Комиссией и выработки соответствующих рекомендаций Комиссии Совету.

3. ПОПРАВКИ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

3.1 Предложения в отношении поправки к Дополнительным региональным правилам, представленные международными организациями, которые непосредственно связаны с производством полетов воздушных судов и которые могут приглашаться к участию в соответствующих совещаниях ИКАО и участвовали в совещании (совещаниях), на котором соответствующие процедуры разрабатывались, рассматриваются таким же образом, как предложения, полученные от государств, за исключением того, что перед рассылкой предложения государствам и отдельным международным организациям, в соответствии с п. 2.2 выше, Генеральный секретарь убеждается в том, что данное предложение имеет надлежащую поддержку со стороны государства или группы государств, чьих средств, служб и правил данное предложение касается. Если данному предложению такая поддержка не оказывается, то оно представляется Комиссии и Комиссия принимает решение о действиях по поступившему предложению.

4. ПОПРАВКИ, ВЫЗЫВАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ В ДРУГИХ ДОКУМЕНТАХ ИКАО

4.1 В случае, если поправку в Дополнительные региональные правила необходимо внести в результате действий Совета, предпринятых в ходе принятия или изменения Стандартов и Рекомендуемой практики либо в ходе утверждения или изменения правил аэронавигационного обслуживания, то проект такой поправки формулируется Генеральным секретарем.

4.2 Генеральный секретарь рассылает поправку вместе с соответствующим пояснительным материалом в виде памятной записки каждому члену Аэронавигационной комиссии, предлагая каждому из них сообщить, обычно в течение семи дней*, о том, желательно ли официальное обсуждение предлагаемой поправки.

4.3 Если в конце семидневного периода* не поступит просьба об обсуждении поправки, то Аэронавигационная комиссия, действуя от имени Совета**, официально утверждает ее или, если Комиссия не проводит сессию, это делает Президент Совета.

4.4 Если кто-либо из членов Комиссии выразит желание провести официальное обсуждение поправки, то по этому вопросу готовится документ для официального обсуждения поправки Аэронавигационной комиссией. Если Комиссия приходит к выводу, что эта поправка необходима, то она имеет право утвердить ее от имени Совета** в ее первоначальной или измененной форме.

5. ИЗДАНИЕ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОПРАВOK

5.1 Поправки к Дополнительным региональным правилам, утвержденные в соответствии с вышеизложенной процедурой, публикуются в *Дополнительных региональных правилах* (Дос 7030).

* Как правило, в период между сессиями устанавливается 3-х недельный срок.

** Аэронавигационной комиссии дано право [17-1, Дос 7328-1, (C/853-1)] утверждать такие поправки от имени Совета.

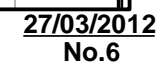
Глоссарий

АСУП	автоматическая система управления полетом
БСПС	бортовая система предупреждения столкновений
ВОРЛ	вторичный обзорный радиолокатор
ВРДЦ	верхний районный диспетчерский центр
ВРПИ	верхний район полетной информации
ВЧ	высокая частота
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОПВД	организация потоков воздушного движения
ОрВД	организация воздушного движения
ПВП	правила визуальных полетов
ПОБС	процедуры, касающиеся оперативных боковых смещений
ППП	правила полетов по приборам
РВД	располагаемая взлетная дистанция
РДПВ	располагаемая дистанция прерванного взлета
РДР	располагаемая длина разбега
РДЦ	районный диспетчерский центр
РПИ	район полетной информации
САИ	служба аэронавигационной информации
УВД	управление воздушным движением
ЦООПД	центральный орган организации потоков движения
ЭП	эшелон полета
ADLP	бортовой процессор линии передачи данных
ADS-B	радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение
ADS-C	контрактное автоматическое зависимое наблюдение

AFTN	сеть авиационной фиксированной электросвязи
AIM	информационное сообщение по ОПВД
AIP	сборник аэронавигационной информации
AIRAC	регламентация и контролирование аэронавигационной информации
ANM	сообщение с уведомлением по ОПВД
ANP	аэронавигационный план
ARO	пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения
ASE	погрешность системы измерения высоты
ASTER	система ОПВД в регионе EUR
ATIS	служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
B-RNAV	базовая RNAV, которая также обозначается как RNAV 5
CAP	план распределения кодов
CARSAMMA	контролирующее агентство CAR/SAM
CHG	сообщение об изменении
CNL	сообщение об отмене
CPDLC	связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
CRAM	сообщение об условном наличии маршрута
CTA	диспетчерский район
CTOT	расчетное время взлета
DAP	параметры, передаваемые с борта воздушных судов по линии связи "вниз"
DES	сообщение об отмене приостановления
DME	дальномерное оборудование
DOF	дата полета
EAD	Европейская база данных CAI
EOBT	расчетное время уборки колодок
FIS	полетно-информационное обслуживание
FLAS	схема распределения эшелонов полета
FLS	сообщение о приостановлении полетов
FPL	план полета
GAT	общее воздушное движение
IFBP	передача полетной информации пилотами
IFF	опознавание "свой – чужой"
IFPS	система первоначальной обработки планов полетов
IGA	международная авиация общего назначения
INS	инерциальная навигационная система

LAM	сообщение о логическом подтверждении
LSA	зона чувствительности курсового радиомаяка
LVP	процедуры полетов при низкой видимости
MASPS	технические требования к минимальным характеристикам бортовых систем
MFA	минимальная абсолютная высота полета
MNPS	технические требования к минимальным навигационным характеристикам
MSA	минимальная абсолютная высота в секторе
NOF	органы NOTAM
NOTAM	извещение для пилотов
OCA	океанический диспетчерский район
OTS	система организованных треков
PACOTS	система организованных треков в районе Тихого океана
PBN	навигация, основанная на характеристиках
PIB	бюллетень предполетной информации
P-RNAV	точная RNAV
RFP	заменяющий план полета
RNAV	зональная навигация
RNAV 1	спецификация RNAV, предусматривающая точность боковой навигации, равную 1 м. миле. Воздушные суда, утвержденные для RNAV 1, считаются утвержденными для P-RNAV
RNAV 5	спецификация RNAV, предусматривающая точность боковой навигации, равную 5 м. милям. В регионе EUR RNAV 5 также обозначается как B-RNAV
RNP	требуемые навигационные характеристики
RPL	повторяющийся план полета
RTF	радиотелефония
RVR	дальность видимости на ВПП
RVSM	сокращенный минимум вертикального эшелонирования
SAM	сообщения о выделении слотов
SRM	сообщение об изменении слотов
SATMA	контролирующее агентство Южной Атлантики
SAT NAV	спутниковая навигация
SATCOM	спутниковая связь
SD	стандартное отклонение
SELCAL	избирательный вызов
SID	стандартный маршрут вылета по приборам
SIF	устройство селективного опознавания
SLC	сообщение об отмене слотов
STAR	стандартный маршрут прибытия по приборам
STS	специальный порядок обработки

TA	абсолютная высота перехода
TAS	истинная скорость
TLS	целевой уровень безопасности полетов
TMA	узловой диспетчерский район
TVE	суммарная ошибка по высоте
VSM	минимум вертикального эшелонирования
VOLMET	метеорологическая информация для воздушных судов, находящихся в полете
VOR	всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
WATRS	Система маршрутов Западной Атлантики



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА РЕГИОНА АФРИКИ И ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА (AFI)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (части I, II и III), Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Район применения Дополнительных региональных правил AFI обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	AFI 1-1
Планы полета	2	AFI 2-1
Средства связи	3	AFI 3-1
Навигация	4	AFI 4-1
Наблюдение	5	AFI 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	AFI 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	AFI 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	AFI 8-1
Специальные правила	9	AFI 9-1
Фразеология	10	AFI 10-1
Поиск и спасание	11	AFI 11-1
Метеорология	12	AFI 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	AFI 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

(Приложение 2, глава 4)

1.1.1 Особые случаи применения

1.1.1.1 Полеты по ПВП в установленных частях узловых диспетчерских районов (ТМА) отдельных аэродромов, обслуживающих международные полеты, выполняются:

- a) при наличии на борту средств двусторонней радиосвязи;
- b) при наличии разрешения соответствующего органа УВД;
- c) с передачей донесений о местоположении по мере необходимости.

Примечание. Фраза "установленные части узловых диспетчерских районов" предназначена для обозначения по крайней мере тех частей ТМА, которые используются при выполнении международных полетов по ППП на этапах захода на посадку, ожидания, при вылете и выполнении схем, связанных со снижением шума.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или же по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Полеты осуществляются по правилам полетов по приборам при их выполнении выше эшелона полета (ЭП) 150.

1.2.2 Изменение эшелона полета

(Приложение 2, глава 5)

1.2.2.1 Все изменения эшелонов полета, которые необходимы при переходе от системы установленных крейсерских эшелонов при полетах по контролируемым маршрутам к полукруговой системе крейсерских эшелонов или наоборот, выполняются в пунктах, расположенных в пределах контролируемого воздушного пространства.

1.2.2.2 Конкретные пункты, используемые при изменении упомянутых в п. 1.2.2.1 эшелонов полета, согласовываются между заинтересованными органами ОВД с учетом необходимости избегать пунктов, находящихся над границами или других пунктов, в которых передача связи или управления будет негативным образом осложняться.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(P-ATM, глава 9)

Примечание. В PANS-ATM предусматривается, что решение о получении консультативного обслуживания воздушного движения, если таковое имеется, принимает по своему усмотрению пилот. Однако при выполнении полетов в воздушном пространстве класса F получение консультативного обслуживания воздушного движения является обязательным.

1.3.1 Все полеты по ППП выполняются по правилам консультативного обслуживания воздушного движения, если они производятся в воздушном пространстве класса F.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

Нет.

2.1.3 Спецификации основанной на характеристиках навигации (PBN)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. Q повторяющегося плана полета (RPL) указывается буква W, если данное воздушное судно и эксплуатант получили утверждение государства на выполнение полетов с RVSM, независимо от запрашиваемого эшелона полета. В п. 18 плана полета указывается регистрация воздушного судна.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Примечание. В отношении воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, полеты которых планируется выполнять выше ЭП 410, необходимо представлять план полета в соответствии с правилами RVSM соседних регионов, если выполнение полета начинается или завершается в этих регионах.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Примечание. В отношении государственных воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, полеты которых планируется выполнять выше ЭП 410, необходимо представлять план полета в соответствии с правилами RVSM в соседних регионах, если выполнение полета начинается или завершается в этих регионах.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых планируется выполнять в РПИ Канарские острова на ЭП 250 или выше, планируемое истинное число Маха указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)**2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)**

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

(Приложение 2, глава 3)

2.3.1 Общие положения

2.3.1.1 В том случае, когда в соответствии с положением п. 3.3.1.4 Приложения 2 используется право устанавливать отличное от 60 мин до вылета время заблаговременного представления плана полета, соответствующий полномочный орган ОВД устанавливает период не менее чем 30 мин.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

Нет.

3.1.1 Связное оборудование

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.2.1 При выполнении всех полетов по ПВП и полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства ведется прослушивание частоты, на которой предоставляется полетно-информационное обслуживание, и осуществляется передача донесений о местоположении, если только государство, над которым выполняется полет, не дало других указаний.

3.1.3 Донесения о местоположении

Нет.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода региона Африки и Индийского океана (AFI) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. Для RNAV 10 сохраняется обозначение RNP 10, как это предусмотрено в п. 1.2.3.5 Руководства по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613).

Район применения

4.1.1.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Канарские острова (южный сектор), РПИ Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический, а также по установленным маршрутам над континентальной Африкой может применяться минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль).

4.1.1.1.2 Для полетов в коридоре EUR/SAM (РПИ Канарские острова (южный сектор), РПИ Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический) между воздушными судами, оснащенными оборудованием RNAV и утвержденными для RNP 10 или лучше, может применяться основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

4.1.1.1.3 Основанные на расстоянии минимумы продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) между оснащенными оборудованием RNAV воздушными судами на одной и той же линии пути по маршрутам RNP 10 над континентальной Африкой не применяются.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.4 Для выполнения положений пп. 4.1.1.1.1 и 4.1.1.1.2 воздушное судно и эксплуатант должны быть утверждены в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта как отвечающие следующим требованиям (или эквивалентным требованиям):

- a) воздушные суда утверждены для RNP 10 в соответствии с положениями, содержащимися в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках* (Дос 9613);
- b) эксплуатанты учреждают программы с целью уменьшения числа серьезных навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:

- 1) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки с целью своевременного выявления навигационных погрешностей для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;
- 2) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

Примечание. Подробный инструктивный материал по RNP содержится в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

4.1.1.2 RNAV 5

Район применения

4.1.1.2.1 Требования, включенные в спецификации RNAV 5 для производства полетов по маршруту применяются ко всем таким видам производства полетов, выполняемых по ППП на предназначенных для RNAV 5 маршрутах в границах следующих РПИ, как указано в соответствующем AIP или NOTAM государства;

РПИ Сана.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.2.2 Соответствие навигационным требованиям проверяется при необходимости государством регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся внедрения RNAV 5, и связанные с этим навигационные спецификации содержатся в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

Нет.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Нет.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**Район применения**

4.2.1 Минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM, применяется между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ:

Аддис-Абеба, Аккра, Антананариву, Асмара, Бейра, Браззавиль, Виндхук, Габороне, Дакар, Дакар океанический, Дар-эс-Салам, Йоханнесбург, Йоханнесбург океанический, Канарские острова, Кано, Кейптаун, Киншаса, Лилонгве, Луанда, Лусака, Маврикий, Могадишо, Найроби, Нджамена, Ниамей, Робертс, Сал океанический, Сейшельские Острова, Триполи, Хараре, Хартум и Энтеббе.

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.2 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона AFI, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должно удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I, часть III)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

5.1.1 Наличие на борту приемопередатчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.1.1 Все воздушные суда, выполняющие полеты по ППП в регионе AFI, оборудуются приемопередатчиком ВОРЛ, передающим данные о барометрической высоте.

5.1.1.2 Если органом управления воздушным движением не предписано иное, сохраняется последний присвоенный код ВОРЛ (режим A). Если код ВОРЛ не присвоен, устанавливается и сохраняется код 2000 в режиме A.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.4 Использование приемопередатчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 4)

6.1.1 Содержание

6.1.1.1 Диспетчерское разрешение на вход в пределы воздушного пространства AFI RVSM и полеты в нем выдается только воздушным судам, утвержденным к полетам с RVSM. Государственным воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM, разрешение на полеты в пределах воздушного пространства AFI RVSM выдается в зависимости от пропускной способности ОрВД.

6.1.1.2 Воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM и планирующим выполнять полеты выше ЭП 410, будет необходимо располагать возможностью выполнять непрерывный набор высоты или снижение в пределах всего воздушного пространства AFI RVSM. На такие полеты выдаются соответствующие разрешения УВД в зависимости от уровней воздушного движения на тот момент, когда запрашивается разрешение.

6.1.1.3 Групповым полетом диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство AFI RVSM не выдается.

6.1.2 Соблюдение

6.1.2.1 Специальная процедура, применяемая к некоординируемым полетам, выполняемым вдоль границ РПИ в районе Красного моря

(P-ATM – глава 15; P-OPS, том I, часть III, раздел 3)

6.1.2.1.1 При выполнении некоординируемых полетов вдоль границ РПИ на участках РПИ Асмара, Джибути, Могадишо, Сана и Хартум в Красном море применяются процедуры, предписанные в п. 6.1.2.2 SUPPS региона MID/ASIA.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В; Дос 9613, том II, часть В; P-ATM, главы 5 и 15)

6.2.1.1 Минимальное боковое эшелонирование составляет 185 км (100 м. миль), за исключением случаев, предусмотренных в пп. 6.2.1.2 и 6.2.1.3.

6.2.1.2 В том случае, когда воздушные суда входят в воздушное пространство, в котором установлен больший минимум бокового эшелонирования, чем в покидаемом воздушном пространстве, боковое эшелонирование продолжает выдерживаться при условии, что:

- а) выдерживается меньший минимум эшелонирования;

- b) траектории полета расходятся под углом 15° или более до тех пор, пока не будет обеспечен больший минимум;
- c) процедуры, утвержденные соответствующим полномочным органом ОВД, позволяют убедиться в том, что воздушное судно располагает навигационными возможностями, необходимыми для обеспечения точного наведения по линии пути.

6.2.1.3 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, минимум бокового эшелонирования составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.2 Продольное (P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 За исключением оговоренного в п. 6.2.2.2, минимум продольного эшелонирования между воздушными судами с ТРД составляет:

- a) 20 мин, за исключением указанных ниже случаев;
- b) 15 мин на ЭП 250 или выше в пределах РПИ Канарские острова, Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический при условии применения метода числа Маха и при выполнении горизонтального полета, набора высоты или снижения воздушные суда передают донесения над одним и тем же пунктом выхода на маршруты ОВД или над общим пунктом входа в океаническое контролируемое воздушное пространство и следуют по одной и той же линии пути или по непрерывно расходящимся линиям пути;
- c) 10 мин или 150 км (80 м. миль), основанное на RNAV, когда применяется метод числа Маха на установленных контролируемых океанических маршрутах RNP 10 в коридоре EUR/SAM в пределах РПИ Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический;
- d) 10 мин при применении метода числа Маха на установленных маршрутах RNP 10 над континентальной Африкой.

6.2.2.2 Между воздушными судами в коридоре EUR/SAM, которые отвечают требованиям положений п. 4.1.1.1, минимальное продольное эшелонирование, основанное на RNAV, составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.2.3 Основанные на расстоянии минимумы продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) между оснащенными средствами RNAV воздушными судами на одной и той же линии пути на маршрутах RNP 10 над континентальной Африкой не применяются.

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

6.2.4.1 В пределах РПИ, указанных в п. 4.2.1, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется RVSM 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 Указанный в п. 6.2.4.1 минимум эшелонирования применяется между воздушными судами только в тех случаях, когда эти воздушные суда и эксплуатант в соответствующих случаях утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта к выполнению полетов в пространстве RVSM.

6.2.4.3 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования (Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия, в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (P-ATM, глава 4; P-OPS, том I)

6.3.1 Установление эшелона

6.3.1.1 Самый нижний используемый эшелон полета рассчитывается на основе фактического значения QNH, за исключением случаев, когда колебание давления является настолько незначительным, что для расчета можно использовать климатологические данные.

Примечание 1. Самый нижний используемый эшелон полета обеспечивает высоту пролета над местностью по крайней мере 300 м (1000 фут).

Примечание 2. Метеорологические органы информируют органы ОВД о тех случаях, когда в необычных условиях давление падает ниже минимальной климатологической величины, с тем чтобы можно было принять соответствующие меры для временной отмены использования самого нижнего эшелона или эшелонов полета, на которых невозможно обеспечить минимальную высоту пролета над местностью.

6.3.1.2 На основе распределения текущего и прогнозируемого атмосферного давления районные диспетчерские центры, по мере необходимости, согласовывают самый нижний эшелон полета, который можно использовать.

6.3.1.3 При определении эшелона перехода по мере необходимости следует использовать таблицу 1. В этой таблице эшелон перехода указывается непосредственно как функция абсолютной высоты перехода аэродрома и текущей величины QNH установки высотомера. Для определения эшелона перехода для слоя перехода в 150 м (500 фут), 300 м (1000 фут) и т. д. достаточно добавить цифру 5, 10 и т. д. к эшелону перехода, указанному в соответствующей таблице.

6.3.1.4 В левых колонках указываются величины, которые могут быть присвоены абсолютным высотам перехода, а в верхних строчках указываются диапазоны давления в миллибарах, в пределах которых колеблются величины QNH

на данном аэродроме. Эшелон перехода для слоя перехода величиной по крайней мере 0 м (0 фут) включается в каждую сводную таблицу в указанной ниже форме.

Примечание. Величины абсолютных высот перехода, указанные в метрах и футах, приводятся просто с целью определения типичных абсолютных высот перехода. Хотя в каждой колонке приводятся пары величин, это не означает, что они обязательно эквивалентны.

Пример использования таблицы

Если взять определенную величину QNH (например, 1012,5 мбар) и определенную высоту перехода (например, 1410 м), то эшелонем перехода (при данных условиях) будет ЭП 50. Если потребуется слой перехода по крайней мере 300 м (1000 футов), тогда эшелон полета, соответствующий эшелону перехода, будет составлять 60.

Вследствие того, что абсолютная высота перехода для каждого местоположения имеет постоянное значение, в любое время используется только та строка таблицы, в которую включена эта высота. К примеру, для аэродрома с абсолютной высотой перехода 1560 м (5200 футов) это может быть:

Абсолютная высота перехода (ТА) метры		QNH	От 949,1 до 966,5	От 966,6 до 984,2	От 984,3 до 1 002,2	От 1 002,3 до 1 020,5	От 1 020,6 до 1 039,1	От 1 039,2 до 1 057,9
	футы							
1 560	5 200		70	65	60	55	50	45

Таблица 1. Метод определения эшелона перехода, который, по крайней мере, совпадает с эшелоном полета, соответствующим абсолютной высоте перехода

								От 942,2 до 959,4	От 959,5 до 977,1	От 977,2 до 995,0	От 995,1 до 1 013,2	От 1 013,3 до 1 031,6	От 1 031,7 до 1 050,3		
								От 945,6 до 963,0	От 963,1 до 980,7	От 980,8 до 998,6	От 998,7 до 1 016,8	От 1 016,9 до 1 035,3	От 1 035,4 до 1 054,1		
								От 949,1 до 966,5	От 966,6 до 984,2	От 984,3 до 1 002,2	От 1 002,3 до 1 020,5	От 1 020,6 до 1 039,1	От 1 039,2 до 1 057,9		
								От 952,6 до 970,0	От 970,1 до 987,8	От 987,9 до 1 005,9	От 1 006,0 до 1 024,2	От 1 024,3 до 1 042,8	От 1 042,9 до 1 061,7		
								От 956,1 до 973,5	От 973,6 до 991,4	От 991,5 до 1 009,5	От 1 009,6 до 1 027,9	От 1 028,0 до 1 046,6	От 1 046,7 до 1 065,5		
450	1 500	480	1 600	510	1 700	540	1 800	570	1 900	35	30	25	20	15	10
600	2 000	630	2 100	660	2 200	690	2 300	720	2 400	40	35	30	25	20	15
750	2 500	780	2 600	810	2 700	840	2 800	870	2 900	45	40	35	30	25	20
900	3 000	930	3 100	960	3 200	990	3 300	1 020	3 400	50	45	40	35	30	25
1 050	3 500	1 080	3 600	1 110	3 700	1 140	3 800	1 170	3 900	55	50	45	40	35	30
1 200	4 000	1 230	4 100	1 260	4 200	1 290	4 300	1 320	4 400	60	55	50	45	40	35
1 350	4 500	1 380	4 600	1 410	4 700	1 440	4 800	1 470	4 900	65	60	55	50	45	40
1 500	5 000	1 530	5 100	1 560	5 200	1 590	5 300	1 620	5 400	70	65	60	55	50	45
1 650	5 500	1 680	5 600	1 710	5 700	1 740	5 800	1 770	5 900	75	70	65	60	55	50
1 800	6 000	1 830	6 100	1 860	6 200	1 890	6 300	1 920	6 400	80	75	70	65	60	55
1 950	6 500	1 980	6 600	2 010	6 700	2 040	6 800	2 070	6 900	85	80	75	70	65	60
2 100	7 000	2 130	7 100	2 160	7 200	2 190	7 300	2 220	7 400	90	85	80	75	70	65

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

Нет.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**6.6.1 Общие положения**

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**6.10.1 Общие положения****6.10.1.1 Эксплуатация воздушных судов, не утвержденных к полетам с использованием RVSM**

6.10.1.1.1 За исключением районов, в которых установлены зоны перехода, воздушным судам, не отвечающим требованиям п. 4.2.2, не разрешается выполнять полеты в воздушном пространстве EUR/SAM RVSM.

6.10.1.1.2 В исключительных случаях воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

Примечание. Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства EUR/SAM RVSM будет, как правило, осуществляться в первом РПИ воздушного пространства EUR/SAM RVSM.

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

(Приложение 2, добавление 3; Приложение 6, части I и II, глава 7; Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.10.2.1 Для обеспечения перехода воздушных судов в воздушное пространство/из воздушного пространства EUR/SAM RVSM полномочные органы ОБД, ответственные за РПИ Дакар океанический, Канарские острова, Ресифи и Сал океанический, могут устанавливать назначенные зоны перехода RVSM. В пределах этих зон перехода между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM, может применяться минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут).

6.10.2.2 Зона перехода RVSM охватывает в вертикальной плоскости ЭП 290–ЭП 410 включительно, в горизонтальной плоскости ее размеры определяются государствами – поставщиками обслуживания, она перекрывается воздушным пространством EUR/SAM или находится в его пределах, и в ней должна обеспечиваться прямая связь "диспетчер – пилот".

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 10)

6.11.1.1 В том случае, когда планируется вход воздушного судна в смежный район, смежному районному диспетчерскому центру передается информация о любых изменениях расчетных данных, составляющих 3 мин или более.

6.11.2 RNAV

Нет.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД

6.12.1 План полета и вылет

(P-ATM, глава 11)

6.12.1.1 Сообщения, касающиеся представленных планов полетов, которые планируется выполнять в регионе NAT на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от северной и южной границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, адресуются районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание районов полетной информации NAT по этому маршруту и, кроме того, районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание ближайших смежных районов полетной информации NAT.

6.12.1.2 При выполнении полетов из расположенных в смежных регионах пунктов в регион NAT без промежуточных остановок сообщения, касающиеся представленных планов полета, передаются в соответствующие районные диспетчерские центры сразу же после представления плана полета.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)

6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET (P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Передача информации SIGMET на борт воздушных судов осуществляется по инициативе соответствующего органа ОВД предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому (P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушных судов в пределах 60 мин полета до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

(Приложении 11, глава 4)

6.13.5.1 Имеющиеся в распоряжении органа ОВД последние прогнозы для посадки, если прошло не более часа со времени их подготовки, во всех случаях передаются на борт воздушного судна вместе с последней сводкой регулярных или специальных наблюдений, когда воздушное судно запрашивает такую сводку.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 Для систем маршрутов, в которых применяется минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль), устанавливается целевой уровень безопасности полетов, равный 5×10^{-9} катастроф на час полета применительно к одному измерению. Уровень безопасности полетов для такого воздушного пространства определяется путем соответствующей оценки безопасности полетов.

Примечание. Подробный инструктивный материал по проведению оценок безопасности полетов содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689).

7.2.2.2 Для эксплуатационной оценки безопасности системы воздушного пространства применяются следующие критерии:

- a) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 46 км (25 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее 7×10^{-4} ;
- b) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 74–110 км (40–60 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $4,1 \times 10^{-5}$.

7.2.2.3 С целью получения данных для оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к навигационным характеристикам в боковой плоскости, соответствующим RNP 10 и п. 7.2.2.1, осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Такие данные включают ошибки в ходе производства полетов, вызванные любыми причинами. На основе собранных данных периодически проводится оценка безопасности полетов с целью подтверждения того, что уровень безопасности полетов по-прежнему выдерживается.

Примечание. Подробный инструктивный материал по контролю содержится в Руководстве по планированию обслуживания воздушного движения (Doc 9426) и в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689).

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM**7.2.4.1 Целевой уровень безопасности полетов (TLS)**

7.2.4.1.1 Применение RVSM в воздушном пространстве, указанном в п. 4.2.1, должно отвечать TLS, равному 5×10^{-9} катастроф на один час полета воздушного судна по всем причинам риска в вертикальном измерении.

7.2.4.1.2 В целях оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, в воздушном пространстве EUR/SAM RVSM осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Контроль включает проведение оценки других источников риска с целью обеспечения того, чтобы указанный в п. 7.2.4.1.1 целевой уровень безопасности полетов не был превышен.

Примечание. Подробные сведения об основополагающих принципах и порядке контроля, которые установлены контролирующим агентством Южной Атлантики (SATMA), содержатся в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в коридоре EUR/SAM.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

Нет.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.4.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Нет.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6; Приложение 6, часть III, глава 4)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршрутам или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА КАРИБСКОГО РЕГИОНА (CAR)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (часть II), Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Район применения Дополнительных региональных правил CAR обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	CAR 1-1
Планы полета	2	CAR 2-1
Средства связи	3	CAR 3-1
Навигация	4	CAR 4-1
Наблюдение	5	CAR 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	CAR 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	CAR 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	CAR 8-1
Специальные правила	9	CAR 9-1
Фразеология	10	CAR 10-1
Поиск и спасание	11	CAR 11-1
Метеорология	12	CAR 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	CAR 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

1.1.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Полеты осуществляются по правилам полетов по приборам при их выполнении выше эшелона полета (ЭП) 180 в пределах диспетчерских районов РПИ Майами океанический, Хьюстон океанический и Сан-Хуан.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нет.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

Нет.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 18 плана полета указывается регистрация воздушного судна.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

2.1.9.1 Планы полетов по океаническим маршрутам или их частям, которые не определены конкретными пунктами передачи донесений, составляются в соответствии со следующими положениями:

- а) для полетов, траектория которых имеет общее направление "восток – запад", планируемая линия пути, как правило, определяется основными точками, образованными пересечением половины или целых градусов широты с меридианами, расположенными с интервалом 10°;
- б) для полетов, траектория которых имеет общее направление "север – юг", планируемая линия пути, как правило, определяется основными точками, образованными пересечением целых градусов долготы с установленными параллелями широты, расположенными с интервалом 5°.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых планируется выполнять в диспетчерских районах РПИ Хьюстон океанический, Мехико, Майами океанический, Сан-Хуан на ЭП 200 или выше и к западу от 60 °з. д., планируемое истинное число Маха указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

2.3.1 Общие положения

Нет.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.2.1 При выполнении всех полетов по ПВП и полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства ведется прослушивание частоты, на которой предоставляется полетно-информационное обслуживание, и осуществляется передача донесений о местоположении, если только государство, над которым выполняется полет, не дало других указаний.

3.1.3 Донесения о местоположении

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

Время или место

3.1.3.1 Донесения о местоположении, в дополнение к тем, которые необходимо передавать в соответствии с общими правилами передачи донесений о местоположении, передаются на границе района полетной информации при входе в РПИ Панама или выходе из него.

3.1.3.2 Если нет других указаний органов обслуживания воздушного движения, то при выполнении полетов по маршрутам, которые не определены установленными пунктами передачи донесений, донесения о местоположении передаются в основных точках, перечисленных в плане полета.

3.1.3.3 Государства должны устанавливать пункты передачи донесений в местах, отвечающих эксплуатационным требованиям, содержащимся в пп. 2.14.1, 2.14.3 и добавлении 2 Приложения 11. За исключением случаев, когда эксплуатационные соображения требуют иного, эти пункты следует располагать с интервалами 5° широты или долготы (широты, если преимущественное направление маршрута "север – юг", долготы, если "восток – запад").

3.1.3.4 Воздушные суда, пролетающие 10° широты или долготы за 1 ч 20 мин или менее, должны, как правило, передавать донесения с интервалом только 10°. Менее скоростные воздушные суда должны, как правило, передавать донесения о местоположении с интервалом 5°.

3.1.3.5 При выполнении полетов в океанических районах за пределами сетей маршрутов ОВД местоположение выражается величинами широты и долготы следующим образом:

а) при выполнении полетов преимущественно в направлении "восток – запад":

1) широта указывается в градусах и минутах, а

- 2) долгота указывается только в градусах;
- б) при выполнении полетов преимущественно в направлении "север – юг":
 - 1) широта указывается только в градусах, а
 - 2) долгота указывается в градусах и минутах.

3.1.3.6 Если нет прямой связи "воздух – земля" с соответствующим диспетчерским центром, то при передаче донесений о местоположении в океанических диспетчерских районах все величины времени указываются четырьмя цифрами в часах и минутах.

Следующее местоположение и время его пролета

3.1.3.7 При передаче донесений о местоположении в океанических диспетчерских районах время пролета следующего местоположения указывается четырьмя цифрами в часах и минутах.

3.1.3.8 Если выясняется, что в расчетном времени пролета следующей основной точки имеется ошибка в 5 мин или более, соответствующему органу ОВД как можно быстрее передается скорректированное расчетное время пролета.

Эшелон

3.1.3.9 Воздушные суда, получившие разрешение на набор высоты в крейсерском режиме, сообщают о своем эшелоне с округлением до 30 м (100 фут).

Примечание. Эшелоны, о которых было сообщено таким образом (например, 354), могут не совпадать с эшелонами полета, указанными в разделе 1 части III тома I PANS-OPS.

Передача

(P-ATM, глава 4)

3.1.3.10 Донесения о местоположении, переданные с воздушных судов, выполняющих полеты в океаническом диспетчерском районе на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от общей границы со смежным океаническим диспетчерским районом, включая воздушные суда, выполняющие полет по линиям пути над последовательными пунктами такой границы, передаются также и районному диспетчерскому центру, который обслуживает смежный диспетчерский район.

3.1.3.11 Ответственность за передачу донесений о местоположении другим органам ОВД, упомянутым в п. 3.1.3.10, может быть возложена на соответствующую(ие) станцию(ии) связи на основе местного соглашения.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

**3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ
С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц**

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода Карибского региона (CAR) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. RNAV 10 сохраняет обозначение RNP 10, как указано в п. 1.2.3.5 Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613).

Область применения

4.1.1.1.1 Минимум бокового эшелонирования с интервалом 93 км (50 м. миль) может применяться для воздушных судов, выполняющих полеты по океаническим маршрутам или в районах:

- a) в пределах диспетчерских районов РПИ Сан-Хуан, РПИ Майами океанический, РПИ Хьюстон океанический, океанического участка Мексиканского залива в РПИ Мехико, системы маршрутов западной части Атлантики (WATRS) и
- b) за пределами WATRS, внутри диспетчерского района РПИ Нью-Йорк океанический, за исключением минимума бокового эшелонирования между воздушными судами, переходящими из воздушного пространства диспетчерского района/РПИ Нью-Йорк океанический в воздушное пространство MNPS, который составляет 110 км (60 м. миль).

Примечание 1. Границы района WATRS определяются точками с координатами 27°00' с. ш. 77°00' з. д. прямо на 20°00' с. ш. 67°00' з. д. прямо на 18°00' с. ш. 62°00' з. д. прямо на 18°00' с. ш. 60°00' з. д. прямо на 38°30' с. ш. 60°00' з. д. прямо на 38°30' с. ш. 69°15' з. д., затем против часовой стрелки вдоль границы диспетчерского района/РПИ Нью-Йорк океанический к границе диспетчерского района/РПИ Майами океанический, затем на юг вдоль границы диспетчерского района/РПИ Майами океанический до исходной точки.

Примечание 2. NAT MNPS указаны в п. 4.1.1.5 NAT SUPPS. Воздушное пространство NAT MNPS определяется в п. 4.1.1.1.5.1 NAT SUPPS.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.2 Для целей применения п. 4.1.1.1.1 эксплуатанты и полномочные органы гражданской авиации должны придерживаться приводимых ниже положений.

4.1.1.1.3 Воздушному судну и эксплуатанту необходимо получить утверждение на выполнение полетов с RNP 10 или RNP 4 от государства эксплуатанта или в соответствующих случаях – от государства регистрации. RNP 10 является минимальной навигационной спецификацией для применения бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль).

4.1.1.1.4 При выдаче утверждения на полеты с RNP 10 или RNP 4 государства должны убедиться в том, что эксплуатанты учредили программы с целью уменьшить число серьезных боковых погрешностей, допускаемых в результате выхода из строя оборудования, или ошибок в ходе производства полета.

Примечание. Инструктивный материал по программам в отношении воздушных судов, производства полетов и технического обслуживания, касающийся первоначального достижения и последующего постоянного соблюдения разрешенной навигационной спецификации, приводится в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

4.1.1.2 RNAV 5

Нет.

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

4.1.1.5.1 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Район применения

4.1.1.5.1.1 При выполнении полетов в диспетчерском районе РПИ Сан-Хуан для воздушных судов, которые входят в воздушное пространство NAT MNPS или выходят из него, может применяться минимум бокового эшелонирования 110 км (60 м. миль).

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.5.1.2 Воздушные суда должны отвечать техническим требованиям NAT MNPS.

Примечание. Район и технические требования NAT MNPS изложены в главе 4 NAT SUPPS.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Нет.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**Район применения**

4.2.1 Минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) применяется между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ:

Барранкилия, Гавана, Джорджтаун, Кингстон, Кюрасао, Майами океанический, Майкетия, Масатлан океанический, Мехико, Панама, Парамарибо, Пиарко, Порт-о-Пренс, Рошамбо, Санто-Доминго, Сан-Хуан, Хьюстон океанический и Центральная Америка.

Примечание. Воздушное пространство, обозначаемое "воздушное пространство CAR/SAM RVSM", включает РПИ, перечисленные в разделе Дополнительных региональных правил CAR и SAM, касающемся района применения вертикального эшелонирования.

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.2 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона CAR, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должны удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся первоначального достижения и последующего постоянного соблюдения требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, перечисленных в п. 4.2.2, содержится в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в регионах CAR/SAM.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-ATM – глава 8; P-OPS, том I, часть III)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

5.1.3.1 Всем воздушным судам, выполняющим международные полеты по правилам полетов по приборам, органами ОВД присваивается соответствующий код ВОРЛ согласно плану распределения кодов (CAP) ВОРЛ, приведенному в добавлении В части V тома II *"FASID" Аэронавигационного плана. Карибский и Южноамериканский регионы* (Doc 8733). Присвоенный четырехзначный код используется как можно дольше в течение полета в регионах CAR/SAM.

5.1.4 Использование приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

(Приложение 11, глава 3; Р-АТМ, глава 4)

6.1.1 Содержание

Нет.

6.1.2 Соблюдение

Нет.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В, Р-АТМ, главы 5 и 15)

6.2.1.1 Минимальное боковое эшелонирование составляет:

- а) 93 км (50 м. миль) между воздушными судами, которые утверждены для выполнения полетов с RNP 10 или RNP 4, при соблюдении положений п. 4.1.1.1;
- б) 110 км (60 м. миль) между воздушными судами, которые отвечают техническим требованиям к минимальным навигационным характеристикам (MNPS) в Северной Атлантике и которые при выполнении полетов в диспетчерском районе РПИ Сан-Хуан входят в воздушное пространство NAT MNPS или выходят из него.

Примечание. Район NAT MNPS указан в главе 4 NAT SUPPS;

- с) 167 км (90 м. миль) между воздушными судами, не утвержденными для RNP 10 или RNP 4, выполняющими полеты между Соединенными Штатами Америки, Канадой или Бермудскими островами и пунктами Карибского региона в диспетчерских районах РПИ Сан-Хуан и Нью-Йорк океанический и атлантической части диспетчерского района Майами океанический;
- д) 185 км (100 м. миль) к западу от 60° з. д. (только в океанических районах) между воздушными судами, не предусмотренными положениями пп. а), б) или с) выше, и между воздушными судами, выполняющими полеты в диспетчерском районе РПИ Пиарко к западу от 55° з. д.;
- е) 223 км (120 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты к востоку от 60° з. д. в РПИ Нью-Йорк океанический, и между воздушными судами, выполняющими полеты в диспетчерском районе РПИ Пиарко к востоку от 55° з. д.,

за исключением случаев, когда могут применяться более низкие минимумы эшелонирования, предусмотренные в п. 5.4.1.1.2 PANS-ATM, или еще более уменьшенные минимумы в соответствии с п. 5.11, если соблюдаются условия, предусмотренные в соответствующих положениях документа PANS-ATM (см. п. 5.4).

6.2.2 Продольное

(P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 Между воздушными судами с ТРД, выполняющими полет на ЭП 280 или выше по опубликованным океаническим маршрутам системы маршрутов Западной Атлантики (WATRS) или на ЭП 280 или выше к западу от 60° з. д. при переходе в район WATRS или из этого района, продольное эшелонирование обеспечивается в соответствии с п. 5.4.2.4 PANS-ATM.

Примечание. Границы района WATRS определяются точками с координатами: 27° с. ш. 77° з. д. прямо на 20° с. ш. 67° з. д. прямо на 18° с. ш. 62° з. д. прямо на 18° с. ш., 60° з. д. прямо на 38° 30' с. ш. 60° з. д. прямо на 38° 30' с. ш., 69° 15' з. д., затем против часовой стрелки вдоль границы диспетчерского района/РПИ Нью-Йорк океанический к границе диспетчерского района/РПИ Майами океанический, затем на юг вдоль границы диспетчерского района/РПИ Майами океанический до исходной точки.

6.2.2.2 Между воздушными судами с ТРД, выполняющими полет на ЭП 200 или выше и к западу от 60° з. д. в диспетчерских районах СТА/РПИ Хьюстон океанический, соответствующих частях РПИ Мехико (СТА Мерида и Монтеррей), Майами океанический, и Сан-Хуан, продольное эшелонирование при использовании метода числа Маха в соответствии с положениями п. 5.4.2.4 PANS-ATM составляет:

- а) 15 мин или
- б) это эшелонирование может быть уменьшено до:
 - 1) 10 мин в точке входа в океаническое контролируемое воздушное пространство, если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость по крайней мере на 0,03 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно, или
 - 2) 5 мин в точке входа в океаническое контролируемое воздушное пространство, если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость по крайней мере на 0,06 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно.

6.2.2.3 Между воздушными судами, выполняющими полет ниже ЭП 200 к западу от 55° з. д., и между воздушными судами, выполняющими полет на всех эшелонах к востоку от 55° з. д., в РПИ Сан-Хуан и Пиарко и в верхних районах полетной информации (ВРПИ) Парамарибо и Рошамбо применяется продольное эшелонирование 20 мин. Этот минимум эшелонирования может также применяться, если воздушные суда не передали донесения над одной и той же точкой передачи донесений, когда с помощью радиолокатора или других утвержденных государством средств можно гарантировать, что соответствующий временной интервал будет обеспечиваться в общей точке, от которой они следуют либо по одной и той же линии пути, либо по непрерывно расходящимся линиям пути.

6.2.2.4 Между воздушными судами с ТРД, отвечающими MNPS и выполняющими полеты в диспетчерском районе Нью-Йорк океанический полностью или частично в воздушном пространстве MNPS, минимум продольного эшелонирования при использовании метода числа Маха устанавливается в соответствии с п. 5.4.2.4 PANS-ATM. В тех случаях, когда воздушные суда передали донесения над одним общим пунктом и следуют по непрерывно расходящимся линиям пути до тех пор, пока не будет установлен другой вид эшелонирования:

- а) в пункте, где указанные линии пути расходятся, продольное эшелонирование составляет по крайней мере 10 мин;

- b) на участке, где достигнуто боковое эшелонирование продольное эшелонирование будет составлять по крайней мере 5 мин;
- c) в следующей основной точке или до нее (обычно 10° по долготе вдоль линии(й) пути) будет обеспечено боковое эшелонирование, или, если это не обеспечено, в течение 90 мин после прохождения вторым воздушным судном общего пункта, или в пределах 1112 км (600 м. миль) от общего пункта, в зависимости от того, что по расчетам произойдет раньше.

6.2.2.5 Для воздушных судов с ТРД, отвечающих MNPS и выполняющих полеты в диспетчерском районе Нью-Йорк океанический полностью или частично в воздушном пространстве MNPS, но не отвечающих требованиям п. 6.2.2.4, применяется продольное эшелонирование 15 мин.

6.2.2.6 Между воздушными судами, выполняющими полеты за пределами воздушного пространства MNPS в диспетчерском районе Нью-Йорк океанический, минимум продольного эшелонирования составляет:

- a) 15 мин между воздушными судами с ТРД при условии, что применяется метод числа Маха и при выполнении горизонтального полета, набора высоты или снижения:
 - 1) данные воздушные суда передали донесения над общим пунктом и следуют по одной и той же линии пути или по непрерывно расходящимся линиям пути до тех пор, пока не будет установлен другой вид эшелонирования, или
 - 2) если данные воздушные суда не передали донесений над общим пунктом, можно обеспечить с помощью радиолокатора или других утвержденных государством средств соответствующий временной интервал в общем пункте, от которого они следуют либо по одной и той же линии пути, либо по непрерывно расходящимся линиям пути;
- b) 10 или 5 мин только в том случае, когда с помощью радиолокатора или других утвержденных государством средств можно обеспечить требуемый временной интервал и обеспечить его в общем пункте при условии, что находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость с большим числом Маха, чем следующее за ним воздушное судно, в соответствии с указанным ниже:
 - 1) 10 мин, если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость, по крайней мере, на 0,03 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;
 - 2) 5 мин, если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость, по крайней мере, на 0,06 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;
- c) 20 мин между воздушными судами с ТРД, не предусмотренными положениями пп. а) и b);
- d) 20 мин между воздушными судами (кроме воздушных судов с ТРД), выполняющими полеты по маршрутам между Соединенными Штатами Америки, Канадой или Бермудскими островами и пунктами в бассейне Карибского моря или между Соединенными Штатами Америки или Канадой и Бермудскими островами;
- e) 30 мин между воздушными судами (кроме воздушных судов с ТРД), не предусмотренными положениями п. d).

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

6.2.4.1 В пределах РПИ, указанных в п. 4.2.1, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется RVSM 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 Указанный в п. 6.2.4.1 минимум эшелонирования применяется между воздушными судами только в тех случаях, когда эти воздушные суда и эксплуатант соответственно утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта к выполнению полетов в воздушном пространстве RVSM.

6.2.4.3 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.4.4 Для обеспечения перехода воздушных судов в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM полномочные органы ОБД, ответственные за соответствующие РПИ, могут устанавливать назначенные зоны перехода RVSM. В пределах этих зон перехода между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM, может применяться минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут).

6.2.4.5 Зона перехода RVSM охватывает в вертикальной плоскости ЭП 290–410 включительно, в горизонтальной плоскости ее размеры определяются государствами – поставщиками обслуживания, она перекрывается воздушным пространством CAR/SAM RVSM или находится в его пределах, и в ней должна обеспечиваться прямая связь "диспетчер – пилот".

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования (Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия, в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

6.3.1 Установление эшелона

6.3.1.1 Самый нижний используемый эшелон полета при полетах по маршруту можно рассчитать с использованием климатологических данных.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

Нет.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Района применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**6.6.1 Общие положения**

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**6.10.1 Общие положения****6.10.1.1 Эксплуатация воздушных судов, не утвержденных к полетам с использованием RVSM**

6.10.1.1.1 За исключением районов, в которых установлены зоны перехода, воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM в соответствии с требованиями п. 4.2.2, не разрешается выполнять полеты в воздушном пространстве CAR/SAM RVSM.

6.10.1.1.2 В исключительных случаях воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

Нет.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание (Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 10)

6.11.1.1 В том случае, когда планируется вход воздушного судна в смежный район, смежному районному диспетчерскому центру передается информация о любых изменениях расчетных данных, составляющих 3 мин или более.

6.11.2 RNAV

Нет.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД

6.12.1 План полета и вылет (P-ATM, глава 11)

6.12.1.1 Сообщения, касающиеся представленных планов полетов, которые планируется выполнять в регионе NAT на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от северной и южной границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, адресуются районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание районов полетной информации NAT по этому маршруту и, кроме того, районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание ближайших смежных районов полетной информации NAT.

6.12.1.2 При выполнении полетов из расположенных в смежных регионах пунктов в регион NAT без промежуточных остановок сообщения, касающиеся представленных планов полета, передаются в соответствующие районные диспетчерские центры сразу же после представления плана полета.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)**6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)**

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Передача информации SIGMET на борт воздушных судов осуществляется по инициативе соответствующего органа ОВД предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или же методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

(P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушных судов в пределах 60 мин полета до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 Для систем маршрутов, на которых действует минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль), устанавливается целевой уровень безопасности полетов (TLS), равный 5×10^{-9} катастроф на 1 ч полета в одном измерении. Уровень безопасности такого воздушного пространства определяется посредством соответствующей оценки безопасности.

Примечание. Подробный инструктивный материал по проведению оценок безопасности полетов содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689) и в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

7.2.2.2 В целях предоставления данных для оказания помощи в оценке достигнутых навигационных характеристик парка воздушных судов в боковом измерении по отношению к минимуму бокового эшелонирования осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. На основе собранных данных периодически проводится оценка состояния безопасности полетов с целью подтвердить, что уровень безопасности полетов продолжает соблюдаться. Данные включают эксплуатационные ошибки, обусловленные всеми причинами.

Примечание. Контроль будет осуществляться согласно соответствующему инструктивному материалу, подготовленному ИКАО. Подробный инструктивный материал содержится в Doc 9689 и Doc 9859.

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 Целевой уровень безопасности полетов (TLS)

7.2.4.1.1 Применение RVSM в воздушном пространстве, указанном в п. 4.2.1, отвечает TLS, равному 5×10^{-9} катастроф на 1 ч полета воздушного судна по всем причинам риска в вертикальном измерении.

7.2.4.1.2 В целях оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, в воздушном пространстве CAR/SAM RVSM осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Контроль включает проведение оценки других источников риска с целью обеспечения того, чтобы указанный в п. 7.2.4.1.1 целевой уровень безопасности полетов не был превышен.

Примечание. Подробные сведения об основополагающих принципах и порядке контроля, которые установлены контролирующим агентством CAR/SAM (CARSAMMA), содержатся в Инструктивном материале по внедрению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в регионах CAR/SAM.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

Нет.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.4.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Нет.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6; Приложение 6, часть III, глава 4)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршрутам или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ЕВРОПЕЙСКОГО РЕГИОНА (EUR)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (части I и II), Приложении 10 (тома IV и V), Приложении 11, Приложении 15, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Район применения Дополнительных региональных правил EUR обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	EUR 1-1
Планы полета	2	EUR 2-1
Средства связи	3	EUR 3-1
Навигация	4	EUR 4-1
Наблюдение	5	EUR 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	EUR 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	EUR 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	EUR 8-1
Специальные правила	9	EUR 9-1
Фразеология	10	EUR 10-1
Поиск и спасание	11	EUR 11-1
Метеорология	12	EUR 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	EUR 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

1.1.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полета по приборам или по правилам визуального полета при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Выше ЭП 150 в районах полетной информации (РПИ) Амман, Бейрут, Дамаск, Каир, Никосия и Тель-Авив полеты выполняются в соответствии с правилами полетов по приборам.

1.2.1.2 В пределах воздушного пространства EUR RVSM или выше, как указано в п. 4.2.1, полеты выполняются в соответствии с правилами полетов по приборам.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(P-АТМ, глава 9)

Примечание. Ниже изложены условия, при которых получение консультативного обслуживания воздушного движения является обязательным.

1.3.1 Все полеты по ППП, выполняемые в консультативном воздушном пространстве районов полетной информации Амман, Бейрут, Дамаск, Каир и Тель-Авив, осуществляются в соответствии с правилами консультативного обслуживания воздушного движения.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; P-ATM, глава 11)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

2.1.2.1 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием базовой зональной навигации (B-RNAV), включают в план полета информацию о наличии оборудования и возможностей RNAV 5.

Примечание 1. Утверждения для производства полетов по RNAV 5 и B-RNAV являются эквивалентными утверждениями.

Примечание 2. Если воздушное судно утверждено для производства полетов по RNAV 5, нет необходимости вносить в план полета дополнительную информацию, свидетельствующую о том, что воздушное судно утверждено для производства полетов по B-RNAV.

2.1.2.2 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием точной зональной навигации (P-RNAV), не рассчитывающие исключительно на VOR/DME для определения местоположения, включают в план полета информацию о наличии оборудования и возможностей RNAV 1.

Примечание 1. Утверждения на производство полетов по P-RNAV, за исключением утверждений, касающихся воздушных судов, рассчитывающих исключительно на VOR/DME для определения местоположения, и утверждения на производство полетов по RNAV 1 являются эквивалентными утверждениями.

Примечание 2. Если воздушное судно утверждено на производство полетов по RNAV 1, нет необходимости вносить в план полета дополнительную информацию, свидетельствующую о том, что воздушное судно утверждено для производства полетов по P-RNAV.

2.1.2.3 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием P-RNAV, рассчитывающие исключительно на VOR/DME для определения местоположения, вносят букву Z после группы знаков NAV/ описание оборудования в п. 10а плана полета и обозначение EURPRNAV в п. 18 плана полета.

Примечание. Утверждения на производство полетов по P-RNAV, рассчитывающих исключительно на VOR/DME для определения местоположения, и утверждения на производство полетов по RNAV 1 не являются эквивалентными утверждениями.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования полетов (RVSM)

2.1.5.1 Регистрация воздушного судна указывается в п. 18 бланка плана полета ИКАО.

Примечание. Внесение данных о регистрации воздушного судна не касается представления документации с использованием бланка перечня повторяющихся планов полета (RPL).

2.1.5.2 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, также вносят букву W в пункт Q повторяющегося плана полета ИКАО, независимо от запрашиваемого эшелона полета. В случае, если замена воздушного судна, выполняющего полет в соответствии с RPL, приводит к изменению заявленного в пункте Q статуса утверждения воздушного судна к полетам с RVSM, эксплуатант направляет сообщение об изменении (CHG).

2.1.5.3 Эксплуатанты, выполняющие групповые полеты государственных воздушных судов, не вносят букву W в п. 10 бланка плана полета ИКАО, независимо от статуса утверждения соответствующих воздушных судов к полетам с RVSM. Эксплуатанты, выполняющие групповые полеты государственных воздушных судов и планирующие выполнять их в воздушном пространстве RVSM в качестве общего воздушного движения (GAT), указывают в п. 18 бланка плана полета ИКАО STS/NONRVSM.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

2.1.6.1 За исключением полетов в пределах воздушного пространства, установленного в соответствии с п. 9.7.1.1, эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планируют выполнение полетов за пределами воздушного пространства RVSM, оговоренного в п. 4.2.1 RVSM.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

Нет.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

2.1.14.1 В п. 18 плана полета тех полетов, при выполнении которых планируется использовать CPDLC через сеть авиационной электросвязи (ATN), включается индекс CODE/, за которым следует 24-битовый адрес воздушного судна (выраженный в форме буквенно-цифрового кода из шести шестнадцатеричных знаков).

Пример: CODE/F00001.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)**2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)**

2.2.1.1 Если в п. 18 плана полета включается информация о RVR ("RVR/nnn") с целью указания минимальной требуемой для этого полета величины RVR, эта информация может использоваться для целей организации потоков воздушного движения (ОПВД).

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета
(P-ATM, глава 11)

2.2.2.1 Планы полета и связанные с ними сообщения, касающиеся всех полетов по ППП (включая те части комбинированных полетов по ППП/ПВП, которые выполняются по ППП), входящих в зону IFPS (IFPZ), пролетающих эту зону или вылетающих из нее, адресуются исключительно в два интегрированных адреса системы первоначальной обработки планов полета (IFPS) для той части полета, которая проходит в пределах IFPZ. В планы полета и связанные с ними сообщения, представляемые эксплуатантами, планирующими выполнять полет в IFPZ или через эту зону, вносятся следующие адреса IFPS:

	Адреса органов IFPS	
	IFPU1 Haren, Belgium	IFPU2 Brétigny, France
Сеть		
AFTN	EUCHZMFP	EUCBZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

2.2.2.2 IFPS обеспечивает рассылку принятого плана полета всем соответствующим органам ОВД, находящимся в ее районе ответственности. Отправители сообщения с планом полета, представляющие этот план полета в IFPS, несут ответственность за то, чтобы план полета и любые изменения к нему были адресованы всем соответствующим органам ОВД, находящимся за пределами IFPZ. Для обеспечения целостности данных плана полета, рассылаемых в пределах IFPZ, и данных, рассылаемых за пределами IFPZ, центральный орган организации потоков движения (ЦООПД) создал "функцию переадресования". Данная функция в первую очередь предназначена для полетов, начинающихся внутри IFPZ и выполняемых за ее пределы.

Примечание. Подробный порядок и информация, касающиеся адресования и рассылки планов полета, содержатся в Кратком справочнике ЦООПД (Basic CFMU Handbook) ЕВРОКОНТРОЛЯ.

2.2.3 Освобождения от назначения слотов

2.2.3.1 Нижеуказанные полеты освобождаются от назначения им слотов ОПВД:

- a) полеты со статусом "глава государства" или аналогичным статусом ["STS/HEAD"];
- b) полеты, выполняемые в целях поиска и спасания ["STS/SAR"];
- c) полеты, выполняемые в целях экстренной медицинской эвакуации, от которой зависит жизнь людей ["STS/MEDEVAC"];
- d) полеты, выполняемые в целях пожаротушения ["STS/FFR"];
- e) полеты, утвержденные для освобождения от применения мер ОПВД соответствующим полномочным органом ОВД ["STS/ATFMX"].

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, главы 3 и 4)

2.3.1 Общие положения

2.3.1.1 Под руководством центрального органа организации потоков движения (ЦООПД) ЕВРОКОНТРОЛЯ создана централизованная служба обработки и рассылки планов полета. Данное обслуживание обеспечивается посредством системы IFPS и охватывает часть Европейского региона ИКАО, известную под названием IFPZ.

2.3.1.2 По всем полетам по ППП (включая те части комбинированных полетов по ППП/ПВП, которые выполняются по ППП), входящим в IFPZ, пролетающим эту зону или вылетающим из нее, в IFPS представляется план полета – или напрямую, или через пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения (ARO), обслуживающий аэродром вылета.

Примечание 1. Район применения и подробные правила, касающиеся IFPZ, изложены в Кратком справочнике ЦООПД ЕВРОКОНТРОЛЯ.

Примечание 2. Информацию по вопросам адресования и рассылки планов полета см. в п. 2.2.2.

2.3.1.3 Планы полетов, на которые могут быть распространены меры ОПВД, представляются по крайней мере за 3 ч до ЕОВТ.

2.3.2 Изменения (P-ATM, глава 11)

2.3.2.1 Информация о любых изменениях EOBТ, превышающих 15 мин, касающаяся любого полета по ППП в пределах IFPZ, направляется в IFPS.

2.3.2.2 Если индивидуальный или повторяющийся план полета (соответственно FPL или RPL) уже представлен, однако в пределах 4 ч до EOBТ принимается решение использовать альтернативный маршрут для полета между теми же аэродромами вылета и назначения, может быть направлено сообщение об изменении (CHG) или в качестве альтернативы:

- a) в IFPS направляется сообщение об отмене (CNL);
- b) не менее чем через 5 мин после передачи сообщения CNL представляется заменяющий план полета (RFP) в формате FPL с идентичным позывным;
- c) такой RFP должен содержать в п. 18 индекс "RFP/Qn", в котором RFP означает "заменяющий план полета", а "n" будет "1" в случае первой замены, "2" в случае второй замены и т. д.;
- d) последний RFP представляется по крайней мере за 30 мин до EOBТ.

Примечание. Представление заменяющего плана полета обычно принимается как выполнение требования государства о заблаговременном уведомлении о полете (дипломатическое разрешение).

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL) (P-ATM, глава 16 и добавление 2)

Примечание. Подробные положения по обработке RPL в IFPZ изложены в Кратком справочнике ЦООПД ЕВРОКОНТРОЛЯ.

2.4.1 Во избежание непропорциональной нагрузки на органы ОВД RPL для любых полетов, выполняемых 25 декабря, не принимаются. В этот день для всех полетов представляются индивидуальные планы полета.

2.4.2 Все эксплуатанты, представляющие RPL, вносят в п. Q RPL всю информацию об оборудовании и навигационных возможностях воздушного судна в соответствии с п. 10 плана полета. Эта информация включает соответствующие индексы/обозначения, указанные в пп. 2.1.2.1, и 2.1.5.1.

2.4.3 В случае изменений в оборудовании или навигационных возможностях воздушного судна, связанных с полетом, на который представлен RPL, не ранее чем за 20 ч до EOBТ направляется сообщение об изменении (CHG), касающееся дня выполнения этого полета.

2.4.4 Аналогично этому прочие изменения, задержки или отмены, касающиеся дня выполнения полета, направляются не ранее чем за 20 ч до EOBТ.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

(Приложение 2, главы 3 и 5; P-ATM, глава 4)

Примечание. В пп. 3.6.5.1 и 5.3.3 Приложения 2 требуется при выполнении контролируемых полетов и некоторых полетов по ППП вне контролируемого воздушного пространства осуществлять непрерывное прослушивание соответствующего канала радиосвязи. В п. 4.11.2 PANS-ATM соответствующему полномочному органу ОВД разрешается ограничивать в указанных обстоятельствах количество элементов, которые требуется включать в донесения о местоположении. В изложенных ниже пунктах эти требования расширяются и оговариваются дополнительные элементы, касающиеся передачи и содержания донесений в полете.

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

3.1.2.1 При выполнении полетов в неконтролируемом воздушном пространстве воздушным судам может быть предписано осуществлять непрерывное прослушивание соответствующего канала "воздух – земля" органа ОВД, обслуживающего район полетной информации, в пределах которого воздушное судно выполняет полет.

3.1.3 Донесения о местоположении

Нет.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

3.1.4.1 Если нет других указаний, то в сокращенные донесения о местоположении следует включать только опознавательный индекс воздушного судна, данные о его местоположении, время и эшелон полета или абсолютную высоту.

3.1.4.2 В определенных частях воздушного пространства, которые установлены соответствующими органами ОВД и в которых:

- а) благодаря вторичному обзорному радиолокатору (ВОРЛ) постоянно имеются данные опознавания каждого воздушного судна и проверенная информация режима С в виде формуляров, связанных с радиолокационными данными о местоположении соответствующих воздушных судов;
- б) обеспечивается надежная связь "воздух – земля" и установлена прямая связь "пилот – диспетчер",

первоначальный вызов после изменения канала радиосвязи может включать только опознавательный индекс воздушного судна и эшелон; в дальнейшие сообщения о местоположении можно включать только опознавательный индекс воздушного судна, данные о местоположении и время.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

3.1.5.1 При получении указания связаться с органом ОВД на другом канале ОВЧ-связи пилот повторяет заново присвоенный канал.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ В 8,33 КГц

(Приложение 10, том V, глава 4)

3.2.1 Все воздушные суда, выполняющие полеты выше ЭП 195 в Европейском регионе, оснащаются радиооборудованием, способным работать с разнесом каналов в 8,33 КГц.

3.2.2 Для некоторых типов полетов воздушных судов и некоторых районов производства полетов заинтересованные государства могут предоставлять соответствующие освобождения.

Примечание. Все освобождения, предоставляемые государствами, включая условия, в рамках которых воздушным судам других государств могут предоставляться освобождения, должны оговариваться в AIP государств.

3.2.3 В том случае, когда наземная инфраструктура связи в диапазоне ультравысоких частот (УВЧ) позволяет обеспечить эффективную оперативную связь с государственной структурой по организации воздушного пространства, оснащенные УВЧ-оборудованием государственные воздушные суда, не имеющие радиооборудования, способного работать с разнесом каналов 8,33 КГц, будут допускаться выполнять полеты в воздушном пространстве, где предусмотрено использование разнеса каналов 8,33 КГц.

Примечание. Подробная информация о зоне действия УВЧ-оборудования, отвечающей упомянутым выше требованиям к инфраструктуре, должна указываться в AIP государств.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

3.3.1 Район применения

3.3.1.1 Все соответствующие воздушные суда, выполняющие полеты в качестве общего воздушного движения по правилам полетов по приборам в воздушном пространстве, указанном ниже, оснащаются оборудованием, реализующим такие виды применения, как управление контекстом (CM) и связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC), которые способны обеспечивать следующие виды обслуживания по линии передачи данных: возможность инициализации линии передачи данных, передача разрешений службы управления воздушным движением, организация связи при управлении воздушным движением и проверка микрофона диспетчера управления воздушным движением:

а) с 7 февраля 2013 года в следующих РПИ/ВРП выше ЭП 285:

РПИ Амстердам, РПИ Вена, ВРП Барселона, ВРП Бриндизи, ВРП Брюссель, ВРП Канарские острова, ВРП Франция, ВРП Ганновер, ВРП Лиссабон, ВРП Лондон, ВРП Мадрид, ВРП Милан, ВРП Рейн, ВРП Рим, Шотландский ВРП, ВРП Шаннон и ВРП Швейцария;

- b) с 5 февраля 2015 года в следующих РПИ/ВРП выше ЭП 285:

РПИ Братислава, РПИ Бухарест, РПИ Будапешт, РПИ Копенгаген, РПИ Любляна, РПИ Никосия, РПИ Прага, РПИ София, РПИ Варшава, ВРП Финляндия к югу от 61°30', ВРП Хеллас, ВРП Мальта, ВРП Рига, ВРП Швеция к югу от 61°30', ВРП Таллин, ВРП Вильнюс.

Примечание. Требования к видам применения СМ и CPDLC для поддержки перечисленных видов обслуживания по линии передачи данных содержатся в документе RTCA DO-280B/EUROCAE ED-110B "Стандартные требования к функциональной совместимости для базовой ATN" (INTEROP ATN B1) и в документе RTCA DO-290/EUROCAE ED-120 "Стандарт безопасности полетов и характеристик при обслуживании по линии передачи данных о воздушном движении в континентальном воздушном пространстве" (Continental SPR Standard), включая изменения 1 и 2, за исключением случаев, когда:

- a) сообщение 135 по линии связи "вверх" CONFIRM ASSIGNED LEVEL и сообщение 233 по линии связи "вверх" USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED не будут использоваться наземными системами;
- b) воздушному судну не требуется сообщение 38 по линии связи "вниз" ASSIGNED LEVEL (level).

3.3.1.2 Выполнение требования о наличии оборудования и утверждение эксплуатанта в соответствующих случаях подлежат проверке государством регистрации или государством эксплуатанта.

3.3.1.3 Воздушные суда освобождаются от выполнения требования, предусмотренного п. 3.3.1.1, в следующих случаях:

- a) воздушные суда, которым индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан до 1 января 2011 года, освобождаются до 5 февраля 2015 года;
- b) воздушные суда, которым индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан до 1 января 2014 года и оснащенные оборудованием линии передачи данных, сертифицированным на соответствие требованиям, указанным в документе RTCA DO-258A/EUROCAE ED-100A (или ED-100), освобождаются на срок, соответствующий ресурсу планера конкретного воздушного судна;
- c) воздушные суда, которым сертификат летной годности выдан до 31 декабря 1997 года и которые прекратят выполнение полетов в воздушном пространстве, указанном в п. 3.3.1.1, до 31 декабря 2017 года, освобождаются от требования, предусмотренного в п. 3.3.1.1;
- d) государственные воздушные суда;
- e) воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве, указанном в п. 3.3.1.1, в целях проведения испытаний, поставки и технического обслуживания;
- f) эксплуатанты типов воздушных судов, производство которых подходит к концу и которые выпускаются в ограниченных количествах, или типов воздушных судов, необходимые расходы на переоснащение которых в связи с устаревшей конструкцией будут несоразмерными, могут, основываясь на этих критериях, обращаться к соответствующему полномочному органу за получением освобождения. Такие просьбы направляются до 30 сентября 2012 года с представлением подробного обоснования необходимости получения освобождения.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА**3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)**

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА**3.6.1 Оптимизация AFTN**

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ**3.7.1 ОВЧ-линия передачи данных (VDL) режима 2.
Системные характеристики наземного и бортового оборудования
(Приложение 10, том III, часть I)**

3.7.1.1 Начиная с 1 января 2010 года все наземные передатчики VDL режима 2 в Европейском регионе соответствуют положениям, указанным в пп. 6.2.4.1.1, 6.2.4.2.1, 6.2.4.2.2 и 6.2.4.3.1 части I тома III Приложения 10, в отношении излучения на смежных каналах.

3.7.1.2 Начиная с 1 января 2010 года все бортовые передатчики VDL режима 2 в Европейском регионе соответствуют положениям, указанным в пп. 6.3.4.1.1, 6.3.4.2.1, 6.3.4.2.2 и 6.3.4.3.1 части I тома III Приложения 10, в отношении излучения на смежных каналах.

3.7.1.3 Начиная с 1 января 2010 года функция приема всех установок VDL режима 2 в Европейском регионе соответствует положениям, указанным в п. 6.3.5.3.1 части I тома III Приложения 10, в отношении установленной частоты ошибок.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода Европейского региона (EUR) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Нет.

4.1.1.2 RNAV 5

Район применения

4.1.1.2.1 Включаемое в спецификацию RNAV 5 (B-RNAV) требование в отношении полетов по маршруту применяется ко всем таким полетам, выполняемым по ППП по установленным маршрутам RNAV 5 в нижеперечисленных РПИ, как указывается в AIP или NOTAM соответствующего государства:

Амман, Бейрут, Дамаск, Каир и Тель-Авив.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.2.2 Соответствие навигационным требованиям проверяется в соответствующих случаях государством-регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных требований, связанных с полетами с использованием RNAV 5 (B-RNAV), содержится в документе EASA AMC 20-4 "Утверждение летной годности и эксплуатационные критерии использования навигационных систем в европейском воздушном пространстве, установленном для полетов с использованием базовой RNAV".

Район применения

4.1.1.2.3 Включаемое в спецификацию RNAV 5 (B-RNAV) требование в отношении полетов по маршруту применяется ко всем таким полетам, выполняемым по ППП по всей сети маршрутов ОВД в нижеследующих районах полетной информации (РПИ)/верхних районах полетной информации (ВРПИ), как указывается в AIP соответствующего государства:

Амстердам, Анкара, Афины, Баку, Барселона, Бордо, Братислава, Бремен, Брест, Бриндизи, Брюссель, Будапешт, Будё, Бухарест, Варна, Варшава, Вена, Вильнюс, Ганновер, Днепропетровск, Ереван, Загреб, Канарские острова (район применения AFI), Касабланка, Киев, Кишинев, Копенгаген, Ланген, Лиссабон, Лондон, Львов, Любляна, Мадрид, Мальта, Марсель, Милан, Мюнхен, Никосия, Одесса, Осло, Париж,

Прага, Реймс, Рейн, Рига, Рим, Рованиemi, Симферополь, Скопье, Скоттиш, София, Ставангер, Стамбул, Таллинн, Тампере, Тбилиси, Тирана, Трондхейм, Тунис, Франция, Шаннон, Швейцария, Швеция.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.2.4 Соответствие навигационным требованиям проверяется в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных требований, связанных с полетами с использованием RNAV 5 (B-RNAV), содержится в документе AMC 20-4 EASA "Утверждение летной годности и эксплуатационные критерии использования навигационных систем в европейском воздушном пространстве, установленном для полетов с использованием базовой RNAV".

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Район применения

4.1.1.4.1 Требования, включенные в спецификацию на RNAV 1 и/или P-RNAV, применяются всегда, когда используются схемы полета на основе P-RNAV в узловом диспетчерском районе (TMA), за исключением конечного участка захода на посадку и участка ухода на второй круг.

Примечание 1. Утверждения RNAV 1 и/или P-RNAV в регионе EUR не являются обязательными.

Примечание 2. Воздушные суда, утвержденные для RNAV 1, считаются утвержденными для P-RNAV.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.4.2 Соответствие навигационным требованиям проверяется в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных требований, связанных с полетами с использованием P-RNAV, содержится во Временном консультативном бюллетене (TGL) OAA № 10 (Revision 1).

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

Нет.

4.1.2 Спецификация требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Нет.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**Район применения**

4.2.1 RVSM применяется в воздушном пространстве, занимающем объем между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ/ВРПИ:

Алгер, Амман, Амстердам, Анкара, Архангельск, Баку, Барселона, Бейрут, Белград, Берлин, Братислава, Бриндизи, Брюссель, Будапешт, Будё, Бухарест, Варна, Варшава, Великие Луки, Вена, Вильнюс, Вологда, Воркута, Ганновер, Дамаск, Днепропетровск, Екатеринбург, Ереван, Загреб, Казань, Каир, Калининград, Касабланка, Киев, Киров, Кишинев, Копенгаген, Котлас, Лиссабон, Лондон, Любляна, Львов, Мадрид, Мальта, Милан, Минск, Москва, Мурманск, Мурманск океанический, Нарьян-Мар, Никосия, Новосибирск, Одесса, Осло, Пенза, Пермь, Петрозаводск, Прага, Рейн, Рига, Рим, Рованиemi, Ростов, Самара, Санкт-Петербург, Сараево, Саратов, Симферополь, Скопье, Скоттиш, София, Ставангер, Стамбул, Сыктывкар, Таллинн, Тампере, Тбилиси, Тель-Авив, Тирана, Триполи, Трондхейм, Тунис, Уфа, Франция, Швейцария, Шеннон, Швеция, Эллас.

Средства обеспечения соответствия

Нет.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I, часть III)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.2 Методика распределения кодов

5.1.2.1 Всем воздушным судам, выполняющим международный полет, перед началом полета первым органом ОВД присваивается соответствующий код ВОРЛ, если этот полет будет выполняться в соответствии с правилами полетов по приборам. Код присваивается в соответствии с добавлением Н "Принципы и порядок распределения и использования кодов ВОРЛ в Европейском регионе" части IV тома II *FASID Аэронавигационного плана Европейского региона* (Doc 7754).

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.4 Использование приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

(Приложение 10, том IV, глава 2)

5.2.1.1 На борту всех воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве, установленном соответствующими полномочными органами ОВД в связи с внедрением в нем базового или усовершенствованного наблюдения в режиме S ВОРЛ, в обязательном порядке устанавливаются и эксплуатируются приемоответчики режима S ВОРЛ согласно следующим требованиям:

а) Базовое наблюдение в режиме S BOPЛ (ELS)

1) для всех полетов по ППП, выполняемых по правилам общего воздушного движения (GAT):

- приемоответчик уровня 2, как минимум обладающий возможностями передачи параметров с борта воздушных судов по линии связи "вниз" (DAP), обозначенными в качестве основного набора функций, приведенных в п. 5.2.1.2;

2) для полетов по ПВП в воздушном пространстве, установленном соответствующим полномочным органом ОВД, при условии соблюдения порядка перехода, опубликованного соответствующими государственными регламентирующими органами:

- приемоответчик уровня 2, как минимум обладающий возможностями DAP, обозначенными в качестве основного набора функций, приведенных в п. 5.2.1.2.

б) Усовершенствованное наблюдение в режиме S BOPЛ (EHS)

1) для полетов по ППП, выполняемых в порядке общего воздушного движения (GAT) воздушными судами с неподвижным крылом с максимальной взлетной массой более 5700 кг или максимальной истинной крейсерской скоростью более 250 уз, в установленном воздушном пространстве, как объявлено соответствующим полномочным органом:

- приемоответчик уровня 2, как минимум обладающий возможностями DAP, обозначенными в качестве основного и расширенного наборов функций, указанных в п. 5.2.1.2.

с) Воздушные суда, оснащенные оборудованием, работающим в режиме S, автоматически передают параметры основного набора функций, включая опознавательный индекс воздушного судна (в форме, оговоренной в п. 7 плана полета ИКАО).

Примечание 1. Требуемый выше опознавательный индекс воздушного судна не обеспечивается посредством использования 24-битового адреса воздушного судна.

Примечание 2. Использование приемоответчиков уровня 1 в регионе EUR для международных полетов не предусмотрено.

d) На воздушных судах, оснащенных оборудованием, работающим в режиме S, с максимальной массой более 5700 кг или максимальной истинной крейсерской скоростью более 463 км/ч (250 уз) используются разнесенные антенны.

5.2.1.2 Конкретные требования, предъявляемые к DAP, классифицируются отдельно, как показано в таблицах 1 и 2.

Установка барометрического давления (там, где это легкодоступно)

Примечание 1. Любые дополнительные требования к DAP, которые могут возникнуть в результате первоначального применения расширенного набора функций наблюдения в режиме S, будут опубликованы с учетом согласованного минимального срока предварительного уведомления – 5 лет.

Примечание 2. IAS и число Маха считаются как один DAP (даже если технически они представляют собой два отдельных формуляра ARINC). Если воздушные суда располагают возможностью обеспечить оба из них, эта возможность должна быть реализована.

Таблица 1. Основной набор функций

<i>Основной набор функций</i>	<i>Соответствующий регистр или протокол</i>
Автоматическая передача опознавательного индекса воздушного судна	BDS 2.0
Сообщение о возможностях линии передачи данных	BDS 1.0
Сообщение о возможностях GIBC	BDS 1.7
Передача данных о высоте (с 25-футовыми интервалами с учетом ограничений в части установки)	Предоставление данных об абсолютной высоте в поле AC протокола режима S
Статус полета (в воздухе/на земле)	Предоставление в рамках протокола режима S зарегистрированных данных о статусе полета
Возможности в отношении кода идентификатора наблюдения (SI)	

Таблица 2. Расширенный набор функций наблюдения

<i>Расширенный набор функций наблюдения</i>	<i>Соответствующий регистр</i>
Магнитный курс Скорость (приборная скорость (IAS)/число Маха) Вертикальная скорость (барометрическая скорость набора высоты/снижения или, предпочтительно, бароинерциальная) Истинная воздушная скорость (предоставляется при отсутствии данных о путевом угле)	BDS 6.0
Истинная воздушная скорость (TAS) Угол крена Скорость изменения путевого угла Истинный путевой угол Путевая скорость	BDS 5.0
Выбранное намерение в вертикальной плоскости	BDS 4.0 (для предоставления непосредственного доступа к информации о текущих намерениях воздушного судна в вертикальной плоскости)

5.2.1.3 Регламентирующие полномочные органы государств передали Группе ЕВРОКОНТРОЛЯ по координации предоставления освобождений (ЕСС) в части использования режима S полномочия по рассмотрению заявок на предоставление освобождений от действия данных требований в следующих случаях:

- а) бортовое оборудование воздушных судов не позволяет обеспечивать выделение и передачу полного набора DAP;

- б) воздушные суда выполняют полеты в рамках действующих правил в целях перегона на базы технического обслуживания или транзита через них.

Эти скоординированные условия предоставления освобождений и режим работы Группы ЕВРОКОНТРОЛЯ по координации предоставления освобождений (ЕСС) в части использования режима S подвергаются периодическим пересмотрам, а сами освобождения в первый раз предоставляются на период не более 3 лет.

Примечание. Эксплуатанты воздушных судов, получивших освобождения, должны помнить о невозможности предоставления их воздушным судам такого же уровня обслуживания, как воздушным судам, соответствующим требованиям в отношении установки и эксплуатации ответчиков режима S.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

(Приложение 10, том IV, глава 4; P-OPS, том I)

5.3.1.1 В Европейском регионе (включая РПИ Канарские острова) система БСПС II устанавливается и эксплуатируется на всех самолетах с ТРД, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса превышает 5700 кг или на которых разрешено перевозить более 19 пассажиров.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 4)

6.1.1 Содержание

Нет.

6.1.2 Соблюдение

6.1.2.1 Специальные процедуры, применяемые к некоординируемым полетам, выполняемым вдоль границ РПИ в районе Красного моря (P-ATM, глава 15; P-OPS, том I, часть III, раздел 3)

6.1.2.1.1 При выполнении некоординируемых полетов вдоль границ РПИ на участниках РПИ Каир в Красном море применяются процедуры, предписанные в п. 6.1.2.2 SUPPS региона MID/ASIA.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

Нет.

6.2.2 Продольное

(P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 Минимум продольного эшелонирования, основанный на времени и расстоянии, определяемом по радиолокатору

6.2.2.1.1 Между воздушными судами, которые выполняют полет по одной и той же линии пути или по пересекающимся линиям пути и находятся на одном эшелоне или выполняют набор высоты или снижение, может применяться минимум продольного эшелонирования 3 мин при условии, что:

- a) ход их полета постоянно контролируется по радиолокатору, являющегося неотъемлемой частью соответствующего органа УВД;
- b) расстояние между воздушными судами по радиолокатору в любой момент составляет не менее 37 км (20 м. миль).

Примечание. Использование этого эшелонирования подпадает под действие всех указанных в п. 8.1 PANS-ATM ограничений в отношении использования радиолокаторов.

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

(P-ATM, глава 5)

6.2.4.1 В воздушном пространстве RVSM, указанном в п. 4.2.1, применяются следующие минимумы вертикального эшелонирования:

- а) 300 м (1000 фут) между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM;
- б) 600 м (2000 фут) между:
 - 1) государственными воздушными судами, не утвержденными к полетам с RVSM, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве RVSM;
 - 2) всеми государственными воздушными судами, выполняющими групповой полет, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве RVSM;
 - 3) воздушными судами, не утвержденными к полетам с RVSM, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1.

6.2.5 Радиолокационное

6.2.5.1 Передача контроля

6.2.5.1.1 Передача контроля, основанная на правилах, изложенных в п. 8.7.4 PANS-ATM, может применяться без систематического использования имеющихся средств двусторонней речевой связи между соответствующими соседними органами при условии, что:

- а) подробные условия, при которых используется такая передача радиолокационного контроля, оговорены в двустороннем соглашении;
- б) минимальное расстояние между следующими один за другим воздушными судами во время передачи контроля соответствует одной из следующих величин:
 - 1) 19 км (10 м. миль) в случаях, когда в соответствии с положениями PANS-ATM используются данные ВОРЛ при условии, что перекрытие зон действия между соседними органами составляет, по крайней мере, 56 км (30 м. миль); или
 - 2) 9,3 км (5 м. миль) в случае соблюдения изложенных в подпункте 1) условий, когда оба органа, участвующих в передаче радиолокационного контроля, имеют в своем распоряжении электронные средства, позволяющие при передаче радиолокационного контроля немедленно распознавать снятие воздушного судна с контроля и его прием на контроль.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

Нет.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

6.3.1 Установление эшелона

(P-ATM, глава 4, P-OPS, том I, часть III)

6.3.1.1 На основе распределения текущего и прогнозируемого атмосферного давления районные диспетчерские центры по мере необходимости согласовывают самый нижний эшелон полета, который можно использовать.

6.3.1.2 С 7 марта 2015 года эшелон перехода располагается как минимум на 300 м (1000 фут) выше абсолютной высоты перехода для одновременного использования и абсолютной высоты перехода, и эшелона перехода в крейсерском полете с обеспечением вертикального эшелонирования.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

Нет.

6.4.2 RNAV

(Приложение 11, добавления 1 и 3)

6.4.2.1 Все схемы стандартного прибытия и вылета по RNAV соответствующим образом обозначены как схемы RNAV в соответствии с добавлением 3 Приложения 11.

6.4.2.2 Все прочие маршруты RNAV обозначаются в соответствии с добавлением 3 Приложения 11.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

6.5.1.1 Положения разделов 6.5.2–6.5.4 и 13.2.1.1 применяются в РПИ Канарские острова (регион AFI) и во всех РПИ региона EUR, за исключением следующих РПИ, расположенных в регионах AFI или MID:

Алжир, Бейрут, Дамаск, Каир, Касабланка, Тель-Авив, Триполи и Тунис.

6.5.2 Взлет с места пересечения

6.5.2.1 Разрешение на взлет с опубликованного места пересечения может быть выдано воздушному судну по запросу пилота или по инициативе органа УВД и при согласии пилота, и при соблюдении условий, указанных в пп. 6.5.2.2–6.5.2.6:

6.5.2.2 Объявленные дистанции для каждого опубликованного места взлета с пересечения включают:

- a) располагаемую длину разбега (РДР) от места взлета с пересечения;
- b) располагаемую взлетную дистанцию (РВД) от места взлета с пересечения;
- c) располагаемую дистанцию прерванного взлета (РДПВ) от места взлета с пересечения.

6.5.2.3 Точка отсчета, от которой измеряются объявленные дистанции на ВПП для места взлета с пересечения, соответствует положениям части III, АОР тома II, *FASID Аэронавигационного плана Европейского региона* (Doc 7754).

6.5.2.4 Объявленные дистанции на ВПП для места взлета с пересечения публикуются в соответствующем AIP так, чтобы они легко отличались от полных объявленных дистанций на ВПП.

6.5.2.5 Информация об РДР от места пересечения публикуется по запросу с воздушного судна или когда это считает необходимым диспетчер.

Примечание. См. соответствующую радиотелефонную фразеологию (RTF) в п. 10.4.

6.5.2.6 Знаки соответствуют положениям тома I Приложения 14.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

6.5.3.1 Указания о занятии исполнительного старта могут быть выданы одновременно нескольким воздушным судам в различных точках на одной ВПП с учетом соблюдения критериев взлета с места пересечения и при условии, что:

- a) соответствующим полномочным органом устанавливается минимальная видимость. Такие минимумы позволяют диспетчеру и пилоту постоянно наблюдать за местоположением соответствующих воздушных судов на площади маневрирования посредством визуального контакта;
- b) определены местные особенности, такие как схема аэропорта, имеющееся радиолокационное оборудование и местные метеорологические явления. Принимается во внимание влияние реактивной струи и спутной струи воздушного винта;
- c) обслуживание воздушного движения для воздушных судов на нескольких исполнительных стартах на одной ВПП обеспечивается на одной радиочастоте;
- d) пилотам передается информация о любом существенном движении на этой же ВПП;
- e) уклон ВПП не приводит к тому, что воздушное судно, следующее впереди вылетающих один за другим воздушных судов, становится невидимым для следующего за ним по этой же ВПП воздушного судна;
- f) от пилотов требуется повторить указания на занятие исполнительного старта, включая номер ВПП, название места пересечения (если это необходимо) и номер, в последовательности вылетающих воздушных судов;
- g) применяется эшелонирование, обусловленное турбулентностью в следе.

6.5.4 Визуальные вылеты

6.5.4.1 Визуальным вылетом является вылет воздушного судна, выполняющего полет по ППП, если часть или вся схема вылета по приборам (например, стандартный вылет по приборам (SID)) не завершена и вылет выполняется посредством визуального контакта с наземными ориентирами.

6.5.4.2 Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, может быть выдано разрешение на выполнение визуального вылета по запросу пилота или по инициативе диспетчера и при согласии пилота.

6.5.4.3 Для выполнения визуального вылета взлетные характеристики воздушного судна позволяют ему быстро выполнить разворот после взлета. Визуальный вылет выполняется при следующих условиях:

- a) метеорологические условия в направлении взлета и последующего набора высоты не препятствуют выполнению схемы до высоты, которая устанавливается и публикуется соответствующим полномочным органом, например минимальная абсолютная высота полета (MFA) или минимальная абсолютная высота в секторе (MSA);
- b) данная схема применяется в дневное время. Такая схема может применяться в ночное время после проведения отдельного аэронавигационного исследования соответствующим полномочным органом обслуживания воздушного движения (ОВД);
- c) пилот несет ответственность за выдерживание высоты пролета препятствий до установленной высоты. Орган УВД передает пилоту последующее диспетчерское разрешение (маршрут, курс, пункт);
- d) между воздушным судном, получившим разрешение на выполнение визуального вылета, и другими вылетающими и прибывающими воздушными судами обеспечивается эшелонирование.

6.5.4.4 Перед взлетом пилот дает согласие на выполнение визуального полета путем повторения разрешения УВД.

6.5.4.5 Любые дополнительные местные ограничения согласовываются путем проведения консультаций между соответствующим полномочным органом ОВД и эксплуатантами.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

(Приложение 11, глава 11; P-ATM – главы 7 и 8))

Примечание. Для получения дополнительной информации см. Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS) (Doc 9830).

6.5.6.1 Общие положения

6.5.6.1.1 A-SMGCS обеспечивает обнаружение и отображение движения всех воздушных судов на рабочей площади аэродрома, а также опознавание всех соответствующим образом оборудованных воздушных судов.

6.5.6.1.2 A-SMGCS способна производить обнаружение и отображение движения всех транспортных средств на площади маневрирования, а также опознавание всех соответствующим образом оборудованных транспортных средств.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

6.5.6.2.1 Информация, предоставляемая на индикаторе A-SMGCS, может использоваться для целей:

- a) определения местоположения воздушного судна на рабочей площади и транспортных средств на площади маневрирования.

Примечание. В тех случаях, когда аэродромный диспетчер не может осуществлять визуальное наблюдение или когда он считает целесообразным, вместо визуального наблюдения может использоваться информация, предоставляемая системой A-SMGCS;

- b) контроля за воздушными судами и транспортными средствами на площади маневрирования в части выполнения ими разрешений и указаний;
- c) определения незанятости ВПП или оказания помощи в оценке того, что ВПП не будет занята перед посадкой или взлетом;
- d) получения информации об основном местном движении на площади маневрирования или вблизи нее;
- e) предоставления воздушным судам информации о направлении руления по запросу пилота или на усмотрение диспетчера; такую информацию не следует передавать в форме специального указания о направлении движения (за исключением особых обстоятельств, например в аварийной обстановке);
- f) предоставления помощи и рекомендаций аварийно-спасательным транспортным средствам.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

6.5.6.3.1 В местных инструкциях, касающихся использования функции предупреждения A-SMGCS, там, где она реализуется, в числе прочего, оговариваются:

- a) воздушные суда или транспортные средства, которые могут инициировать предупреждения;
- b) участки площади маневрирования, в пределах которых реализуется функция предупреждения;
- c) метод отображения предупреждений диспетчеру;
- d) критерии инициирования предупреждений, которые могут зависеть от метеорологических условий или вида выполняемых операций, а также от времени предупреждения;
- e) условия возможной блокировки функции предупреждения.

6.5.6.3.2 В случае инициирования предупреждения диспетчер незамедлительно производит оценку ситуации и, по необходимости, предпринимает соответствующие действия.

6.5.6.3.3 В целях проведения анализа и повышения общего уровня безопасности полетов соответствующий полномочный орган ОВД сохраняет электронные записи всех инициируемых предупреждений.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Примечание. См. п. 8.5 "Применение приемоответчиков ВОРЛ и передатчиков ADS-B" и п. 8.6.2 "Опознавание воздушных судов" PANS-ATM.

6.5.6.4.1 При использовании A-SMGCS опознавание воздушных судов и транспортных средств может осуществляться с помощью указанных ниже правил или правил, приведенных в п. 8.6.2 PANS-ATM:

- a) прямое распознавание опознавательного индекса воздушного судна, оснащенного оборудованием режима S, в формуляре A-SMGCS;
- b) прямое распознавание опознавательного индекса надлежащим образом оборудованного транспортного средства в формуляре A-SMGCS.

6.5.7 Производство полетов в условиях ограниченной видимости

(Приложение 11, глава 3 и P-ATM, глава 7)

Примечание. Для цели описания процесса предоставления аэродромного диспетчерского обслуживания в условиях изменяющейся видимости используются четыре (4) приводимых ниже условия видимости, определяемые в добавлении А к документу Doc 9830. Критерии определения перехода между условиями видимости зависят от характеристик местного аэродрома и воздушного движения и должны устанавливаться соответствующим полномочным органом УВД.

Условие видимости 1. Видимость, достаточная пилоту для визуального руления и предотвращения столкновения с другими воздушными судами и транспортными средствами на РД и пересечениях, а также достаточная персоналу органов управления для осуществления контроля за всем потоком движения на основе визуального наблюдения.

Условие видимости 2. Видимость, достаточная пилоту для выполнения визуального руления и предотвращения столкновения с другими воздушными судами и транспортными средствами на РД и на пересечениях, однако недостаточная персоналу органов управления для осуществления контроля за всем потоком движения на основе визуального наблюдения.

Условие видимости 3. Видимость, достаточная пилоту для выполнения визуального руления, но недостаточная для предотвращения столкновения с другими воздушными судами и транспортными средствами на РД и пересечениях, а также недостаточная персоналу органов управления для осуществления контроля за всем потоком движения на основе визуального наблюдения. Применительно к рулению обычно считается, что такая видимость эквивалентна значениям RVR менее 400 м, но более 75 м.

Условие видимости 4. Видимость, недостаточная пилоту для выполнения только визуального руления. Обычно считается, что данная видимость соответствует значениям RVR в 75 м или менее.

6.5.7.1 В тех случаях, когда воздушным судам и транспортным средствам необходимо выполнять операции на площади маневрирования при видимости, недостаточной персоналу органов управления для осуществления контроля за всем потоком движения на основе визуального наблюдения, органы УВД предоставляют пилотам и водителям транспортных средств указания и информацию, позволяющие им двигаться в заданном направлении и предотвращать столкновения с другими соответствующими воздушными судами и транспортными средствами посредством визуальной ориентировки. В условиях видимости 2 такие указания и информация могут быть получены за счет использования системы A-SMGCS там, где таковая имеется.

6.5.7.2 В условиях видимости 3 и 4 система A-SMGCS там, где таковая имеется, может использоваться для определения местоположения воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования.

Примечание. Инструктивный материал по аспектам и процедурам управления наземным движением и контроля за ним приводится в Руководстве по системам управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS) (Doc 9476) и в Руководстве по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS) (Doc 9830).

6.5.7.3 Общие условия, в рамках которых используются процедуры полетов при ограниченной видимости (LVP) применительно к полетам по категориям II/III, опубликованы в AD 1.1 AIP.

6.5.7.4 В дополнение к положениям, оговоренным в п. 7.12.2 PANS-ATM, положения, касающиеся процедур LVP, должны оговаривать:

- a) требования в отношении информирования летных экипажей о введении в действие LVP и их отмене;
- b) применимые интервалы между следующими один за другим прибывающими и/или вылетающими воздушными судами в целях обеспечения защиты зон чувствительности и критических зон;
- c) любые меры, которые должны быть приняты в части ATFM.

Примечание. Дополнительная информация приводится в Руководстве по планированию обслуживания воздушного движения (Doc 9426).

6.5.7.5 При выполнении заходов на посадку по ILS в автоматическом режиме на ВПП не в условиях ограниченной видимости (LVP не действуют), возможно, будут иметь место некоторые искажения сигнала ILS. В тех случаях, когда нельзя обеспечить защиту зоны чувствительности курсового радиомаяка (LSA), органы УВД информируют об этом летный экипаж, если пилот запрашивает посадку в автоматическом режиме с защитой LSA.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV

6.6.1 Общие положения

6.6.1.1 Работа системы RNAV

6.6.1.1.1 Правильность работы системы RNAV воздушного судна устанавливается до выхода на маршрут RNAV и во время полета по нему. Эта процедура включает в себя подтверждение того, что:

- a) маршрут соответствует полученному диспетчерскому разрешению;
- b) точность выдерживания навигационных характеристик RNAV воздушным судном соответствует требованиям, предъявляемым к навигационной точности при полете соответственно по маршруту RNAV и схемам прибытия или вылета.

6.6.1.2 Пролет препятствий

(Приложение 2, глава 5; P-ATM, главы 4 и 8)

6.6.1.2.1 Если служба УВД не обеспечивает воздушному судну, выполняющему полет по ППП, навигационное обслуживание в формате радиолокационного наведения, ответственность за пролет препятствий несет пилот. Поэтому использование RNAV не освобождает пилотов от ответственности за обеспечение безопасного выполнения с

точки зрения пролета препятствий любого диспетчерского разрешения или указания органа УВД. Орган УВД назначает эшелоны, которые проходят на установленных минимальных абсолютных высотах полета или выше их.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

6.6.3.1 При полетах по маршрутам прибытия и вылета RNAV в случае, если орган УВД выдает разрешение на использование схемы RNAV, для полета по которой данное воздушное судно не утверждено, пилот должен сообщить об этом органу УВД, который, вслед за этим, предпримет меры для обеспечения альтернативного маршрута.

Примечание. Соответствующую радиотелефонную фразеологию (RTF) см. в п. 10.1.

6.6.3.2 Воздушные суда, оснащенные оборудованием RNAV, обладающим точностью выдерживания линии пути в боковом направлении, равной ± 5 м. миль (2 SD), способным определять горизонтальное местоположение с точностью, достаточной для удовлетворения требований к выдерживанию линии пути, имеющим соответствующие функциональные возможности, далее обозначаемые как базовая зональная навигация (B-RNAV), могут использовать участки RNAV маршрутов прибытия и вылета, если они отвечают следующим критериям:

а) участок B-RNAV маршрута должен:

- 1) проходить выше соответствующей минимальной абсолютной высоты полета (MFA) (например, минимальной абсолютной высоты радиолокационного наведения (MRVA), минимальной абсолютной высоты в секторе (MSA));
- 2) соответствовать установленным для полетов по маршруту критериям PANS-OPS;
- 3) отвечать принципам расчета полета по маршруту с использованием B-RNAV.

Примечание. Минимальные абсолютные высоты полета см. в п. 2.22 Приложения 11;

- б) схемы вылета должны быть обычными (не основанными на использовании RNAV) до обычной контрольной точки (или минимальной абсолютной высоты). После этой контрольной точки (или минимальной абсолютной высоты) может выполняться схема с использованием B-RNAV в соответствии с изложенными в п. а) критериями;
- в) участок B-RNAV маршрута прибытия должен заканчиваться в обычной контрольной точке в соответствии с изложенными в пп. а) и б) критериями. После этой контрольной точки прибытие завершается выполнением обычной (не основанной на использовании RNAV) схемы или на основе обеспечения радиолокационного наведения;
- г) должны надлежащим образом учитываться такие эксплуатационные правила пользователей, которые могут оказать влияние на характеристики системы. В качестве примеров, в частности, можно привести первоначальное определение местоположения на ВПП и минимальные абсолютные высоты задействования автоматической системы управления полетом (AFCS);
- д) схемы прибытия и вылета, по которым полет может выполняться с помощью оборудования B-RNAV, ясно обозначаются как утвержденные для применения на них B-RNAV.

6.6.4 Государственные воздушные суда (Приложение 11, глава 3)

6.6.4.1 Правила УВД, предназначенные для государственных воздушных судов, не оснащенных оборудованием RNAV, но обладающих навигационной точностью, соответствующей RNP 5

6.6.4.1.1 В узловых диспетчерских районах (ТМА) государственные воздушные суда направляются по схемам, предназначенным для полетов с использованием RNAV, только в том случае, если они оснащены соответствующим оборудованием RNAV (см. пп. 4.1.1.5.2 и 6.6.3.2).

6.6.4.1.2 Для таких воздушных судов на маршруте полета применяются следующие правила:

- а) государственные воздушные суда должны направляться по маршрутам ОБД, определяемым средствами VOR/DME; или
- б) при отсутствии таких маршрутов государственные воздушные суда должны направляться по маршрутам с помощью обычных навигационных средств, т. е. VOR/DME.

Примечание. При направлении государственных воздушных судов по маршрутам в соответствии с пп. а) или б) может потребоваться постоянный радиолокационный контроль со стороны соответствующего органа УВД.

6.6.4.1.3 Если применить вышеизложенные правила невозможно, орган УВД обеспечивает радиолокационное наведение государственного воздушного судна до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью собственных средств.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP

6.7.1 Общие положения

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**6.10.1 Общие положения**

6.10.1.1 За исключением полетов, выполняемых в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1, разрешение УВД на вход в воздушное пространство RVSM выдается исключительно воздушным судам, утвержденным к полетам с RVSM, и государственным воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM.

6.10.1.2 Разрешение УВД на вход в воздушное пространство RVSM групповым полетам воздушных судов не выдается.

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

Нет.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД**6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание
(P-ATM, глава 10)**

6.11.1.1 В том случае, когда планируется вход воздушного судна в смежный район, информация о любых изменениях расчетных данных, составляющих три минуты или более передается смежному районному диспетчерскому центру, как правило, по телефону.

**6.11.2 RNAV
(P-ATM, глава 11)****Ухудшение параметров или отказ оборудования RNAV на воздушном судне:
координация расчетных данных с помощью ЭВМ**

6.11.2.1 В случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган УВД информирует об этом принимающий орган УВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) после позывного этого воздушного судна.

**Ухудшение параметров или отказ оборудования RNAV на воздушном судне:
устная координация расчетных данных**

6.11.2.2 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган УВД включает фразу "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) в конце сообщения.

**Государственные воздушные суда, не оснащенные оборудованием RNAV:
координация расчетных данных с помощью ЭВМ**

6.11.2.3 В случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган УВД информирует об этом принимающий орган УВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) после позывного соответствующего воздушного судна.

**Государственные воздушные суда, не оснащенные оборудованием RNAV:
устная координация расчетных данных**

6.11.2.4 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган УВД включает фразу "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) в конце сообщения.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

6.11.4.1 Если принимающий орган не получил план полета, направляющий орган УВД устно информирует принимающий орган о том, утверждено ли данное воздушное судно к полетам с RVSM или нет.

6.11.4.2 Если автоматическое сообщение не содержит информации, указанной в п. 18 плана полета, касающейся полетов с RVSM, направляющий сообщение орган УВД информирует принимающий орган устно, передавая ему эту информацию в дополнение к сообщению АСТ, используя следующую соответствующую терминологию: "NEGATIVE RVSM" (BC к полетам с RVSM не утверждено) или "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT" (государственное BC к полетам с RVSM не утверждено).

6.11.4.3 При использовании процесса устной координации направляющий орган УВД включает указанную в п. 18 плана полета информацию, касающуюся полетов с RVSM, в конце устного сообщения о расчетных данных, используя следующую соответствующую терминологию: "NEGATIVE RVSM" (BC к полетам с RVSM не утверждено) или "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT" (государственное BC к полетам с RVSM не утверждено).

6.11.4.4 Если отдельное воздушное судно в полете попадает в чрезвычайные обстоятельства, влияющие на полеты с RVSM, соответствующее(ие) координационное(ые) сообщение(я) дополняется(ются) устной передачей информации с описанием причин возникновения чрезвычайных обстоятельств.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД

6.12.1 План полета и вылет (P-АТМ, глава 11)

6.12.1.1 Сообщения, касающиеся представленных планов полетов, которые планируется выполнять в регионе NAT на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от северной и южной границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, адресуются районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание районов полетной информации NAT по этому маршруту и, кроме того, районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание ближайших смежных районов полетной информации NAT.

6.12.1.2 При выполнении полетов из расположенных в смежных регионах пунктов в регион NAT без промежуточных остановок сообщения, касающиеся представленных планов полета, передаются в соответствующие районные диспетчерские центры сразу же после представления плана полета.

6.12.1.3 Если имеются надежные цепи речевой связи между последовательно расположенными органами ОВД, обслуживающими данный полет, сообщения о вылете можно не передавать при полетах по ППП, выполняемых в пределах районов или по маршрутам, которые установлены по взаимной договоренности заинтересованных государств.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

6.12.3.1 Если заинтересованные государства включили соответствующие положения в свои сборники аэронавигационной информации, расчетное время пересечения границ районов полетной информации не включается в планы полетов и в соответствующие сообщения с планами полетов, выполняемых в пределах воздушного пространства или с предполагаемым входом в воздушное пространство, в котором данное государство(а) несет(ут) ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ (P-АТМ, глава 10)

6.12.4.1 Общие положения

6.12.4.1.1 При наличии договоренности между соседними органами УВД вводится процесс координации с помощью ЭВМ для устранения потребности в устной координации расчетного времени пересечения границ и для сокращения объема данных, вводимых в ЭВМ УВД вручную.

6.12.4.1.2 В случае введения системы обработки данных между соседними районными диспетчерскими центрами с целью активации или обновления сообщений с FPL или RPL, она основывается на сообщениях и правилах, описанных в пп. 6.12.4.2, 6.12.4.3 и 6.12.4.4.

6.12.4.1.3 Для активации данных плана полета как минимум требуется наличие соответствующего содержания сообщения с расчетным временем пересечения границы (EST). При наличии соответствующей договоренности между соседними органами вместо сообщения EST используется сообщение об активации (ACT), обеспечивая возможность передачи дополнительной информации.

6.12.4.1.4 Средства связи и правила обмена сообщениями, используемые в процессе координации с помощью ЭВМ, оговариваются двусторонним соглашением между заинтересованными органами УВД.

6.12.4.2 Сообщения

6.12.4.2.1 Сообщение EST и сообщение ACT являются альтернативными средствами, используемыми для введения в действие планов полета. В сообщение EST включаются типы поля 3, 7, 13а, 14 и 16а. В сообщение ACT включаются типы поля 3, 7, 13а, 14 и 16а, аналогичные типам, включаемым в сообщение EST, и кроме того, один или несколько типов поля 22 в соответствии с двусторонней договоренностью между соседними органами УВД относительно включения другой текущей информации, относящейся к плану полета.

6.12.4.2.2 Сообщение о логическом подтверждении (LAM) является средством, с помощью которого принимающий орган ОВД уведомляет передающий орган ОВД о сохранности переданного сообщения. В сообщение LAM включается тип поля 3 (тип сообщения, номер и справочные данные) со ссылкой на соответствующее сообщение ОВД, которое оно подтверждает.

Пример: (LAMP/M178M/P100)

Значение: Сообщение LAM, направленное из Парижа (P) в Маастрихт (M), после чего указывается присвоенный передающим органом серийный номер (178) этого сообщения, затем следуют опознавательные коды органа ОВД (M/P) и серийный номер (100) или соответствующие расчетные данные.

6.12.4.3 Оперативные правила

6.12.4.3.1 При использовании сообщений EST и ACT применяются следующие основные правила:

- a) Составление, обмен и обработка этих сообщений осуществляется автоматически в целях предотвращения вмешательства человека насколько это практически возможно.
- b) В отношении каждого полета, подлежащего передаче, направляется отдельное сообщение и любые последующие изменения подлежат устной координации.
- c) В данном сообщении содержится самая последняя имеющаяся информация относительно всех условий передачи управления на момент передачи сообщения.
- d) Подразумевается приемлемость указанных в сообщении условий передачи управления для принимающего органа за исключением случаев, когда принимающий орган приступает к устной координации в целях изменения условий передачи.

Примечание. Может требоваться двусторонняя договоренность на случай отказа цепи прямой речевой связи ОВД.

- e) По каждому маршруту заключается двустороннее соглашение относительно пограничного пункта передачи управления и времени передачи сообщений. Нормальное время передачи сообщений соответствует 15 мин до ожидаемого пересечения границы соответствующим воздушным судном.

- f) В том случае, если данные не согласовываются принимающей ЭВМ с соответствующей информацией в базе данных о планах полета, ЭВМ направляет предупреждение соответствующему сектору УВД в целях принятия необходимых мер для получения недостающих данных о плане полета. Обычно это осуществляется путем телефонного запроса.
- g) В случае обнаружения непонятных или нелогичных данных в составе сообщения ЭВМ вырабатывает соответствующее предупреждение для задействованного сектора УВД, если таковой может быть установлен, в целях принятия дальнейших мер.

Примечание. Любое предупреждение, вырабатываемое системой, требует перехода к устной координации.

6.12.4.4 Правила защиты данных

6.12.4.4.1 Для процесса автоматической связи обеспечиваются соответствующие меры защиты с использованием правила логического подтверждения.

6.12.4.4.2 Это правило основывается на следующих основных положениях:

- a) Принимающая ЭВМ передает сообщение LAM в ответ на сообщение об активации, которое получено и обработано, вплоть до момента, когда содержащиеся в нем оперативные данные будут представлены соответствующему диспетчеру УВД.
- b) Орган УВД, передающий управление, устанавливает согласованный временной параметр для ответной реакции, длительностью до 2 мин с момента передачи сообщения об активации. Если в течение этого установленного времени не получено сообщение LAM, вырабатывается оперативное предупреждение и осуществляется переход на телефонный и ручной режим. Если соответствующий сектор УВД не может быть определен, сообщение LAM не передается.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)

6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

(Приложение 11, глава 4)

6.13.1.1 Для передач сообщений ATIS нет необходимости выделять канал ОБЧ, который подпадает под международное присвоение частот.

6.13.1.2 Если передача ATIS содержит только информацию о вылете и если необходимо вести передачу на дискретной частоте, это делается по каналу ОБЧ наземного контроля.

6.13.1.3 В передаваемые сообщения ATIS нет необходимости включать указание о том, что при установлении первоначального контакта с соответствующим органом ОБД пилот должен подтверждать получение сообщения ATIS.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Информация SIGMET передается воздушным судам по инициативе соответствующего органа ОБД и предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.3 Специальные донесения с борта

(P-ATM, глава 9)

6.13.3.1 Специальные донесения с борта передаются по возможности незамедлительно тем воздушным судам, для которых они могут иметь значение, и охватывают участок маршрута до одного часа полетного времени в направлении полета воздушного судна.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

(P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушного судна в пределах 60 мин до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБЫ АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

(P-ATM, глава 9)

6.14.1 Приведенные в п. 9.2 PANS-ATM правила аварийного оповещения применимы ко всем участкам полетов, выполняемых над гористыми или редконаселенными районами, включая морские районы.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

Нет.

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 В целях оценки выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты в воздушном пространстве RVSM осуществляется контроль за производством полетов.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

(Р-АТМ, глава 3)

8.1.1 ОПВД обеспечивается для всех государств Европейского региона в соответствии с положениями, изложенными в PANS-ATM (Doc 4444) и Европейском аэронавигационном плане (Doc 7754).

Примечание. Перечень государств, обслуживаемых системой ОПВД Европейского региона (ASTER), содержится в дополнении В к части V.III тома II FASID Европейского регионального аэронавигационного плана (Doc 7754).

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

8.2.1 При сравнительных расчетах потребностей воздушного движения и пропускной способности служб УВД учитываются все полеты, выполняемые по ППП, включая те части комбинированных полетов по ППП/ПВП, которые выполняются по ППП, вне зависимости от их статуса. Когда возникает необходимость управлять этими потребностями, могут применяться меры ОПВД и выделяться слоты вылета посредством расчетного времени взлета.

8.2.2 Воздушные суда, вылетающие из районов, расположенных за смежными РПИ, как указано в дополнении С части V.III FASID Европейского регионального аэронавигационного плана (ANP-EUR), освобождаются от выделения им ЦООПД ОПВД.

Примечание 1. Перечень РПИ/ВРПИ, смежных с районом ответственности ЦООПД ЕВРОКОНТРОЛЯ, которым ЦООПД предоставляет услуги службы ASTER, приводится в дополнении С к части V.III тома II FASID ANP-EUR.

Примечание 2. Подробные правила, применимые к району ответственности ЦООПД, содержатся в "Кратком справочнике ЦООПД" ЕВРОКОНТРОЛЯ.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

(Р-АТМ, глава 3)

8.3.1 Полеты со статусом "глава государства" (или аналогичным статусом) и полеты, выполняемые в целях поиска и спасания, освобождаются от выделения слотов ОПВД.

Примечание. Соответствующие требования ОПВД к планированию полетов содержатся в п. 2.2.3.

8.3.2 Государства, обслуживаемые системой ASTER, как это определено в дополнениях В и С части V.III FASID ANP-EUR, могут утверждать дополнительные освобождения от выделения слотов ОПВД для конкретных полетов, выполняемых из аэродромов, расположенных на их территории.

8.3.3 Государства публикуют порядок запроса освобождений от выделения слотов ОПВД в своих национальных AIP.

Примечание. Подробные правила и информация, касающиеся предоставления освобождений от выделения слотов ОПВД в районе, обслуживаемом ЦОПД, содержатся в "Кратком справочнике ЦОПД" ЕВРОКОНТРОЛЯ.

8.3.4 Государства осуществляют контроль за соблюдением правил предоставления освобождений от выделения слотов ОПВД в соответствии с пп. 8.3.1 и 8.3.2.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

8.4.1 За осуществление контроля за слотами вылета на аэродромах вылета отвечает орган УВД. Конкретные правила, которых при этом необходимо придерживаться, зависят от того, как организована служба ОВД на каждом конкретном аэродроме. Вместе с тем имеются три следующих требования:

- a) Государства обеспечивают включение слотов ОПВД, если они применяются, в диспетчерские разрешения в качестве компонента. Служба УВД учитывает применяемый слот или приостановление вылета при выдаче разрешения.
- b) Органы УВД, ответственные за контроль за слотами вылета, обеспечиваются необходимой информацией о действующих ограничениях и выделенных слотах.
- c) Эксплуатанты воздушных судов знают и соблюдают:
 - 1) общие правила ОПВД, включая требования, касающиеся представления планов полета, стратегических мер ОПВД и обмена сообщениями;
 - 2) текущие меры ОПВД (например, конкретные меры, применяемые в определенный день, такие как слоты ОПВД или приостановление вылета).

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

(Приложение 15, глава 4; P-ATM, глава 3)

8.5.1.1 В случае необходимости применения схемы ориентации воздушного движения органы ОПВД после получения согласия всех заинтересованных государств публикуют эту схему вместе с любыми прочими мерами ОПВД.

8.5.1.2 Скоординированные стратегические меры по организации потоков воздушного движения публикуются в соответствии с процедурами AIRAC, исходя из следующих принципов:

- a) информация публикуется на английском языке с помощью бюллетеней регламентации и контролирования аэронавигационной информации (AIRAC) ОПВД в соответствии со следующими требованиями Приложения 15, касающимися дополнений к сборникам AIP AIRAC:
 - 1) указывается дата вступления бюллетеня ОПВД в силу;
 - 2) бюллетеню ОПВД присваивается номер;

- 3) рассылка бюллетеня ОПВД осуществляется на основе предварительно определенного перечня рассылки, включающего все международные бюро САИ европейских государств-поставщиков и государств-пользователей, но не ограничивающегося ими.

Примечание. Национальная рассылка, при необходимости, определяется каждым государством в соответствии с внутренними потребностями. Помимо этого, при повторной рассылке бюллетеня ОПВД в нем должна быть ссылка на исходный порядковый номер;

- b) после публикации бюллетеня ОПВД AIRAC рассылается триггерный NOTAM серии F в соответствии с положениями Приложения 15 (см. также п. 8.5.2.1).

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

(Приложение 15, глава 5; P-ATM, глава 3)

8.5.2.1 Поправки к уже опубликованным стратегическим мерам ОПВД, указанным в п. 8.5.1.1, публикуются с помощью NOTAM серии F. Это сообщение NOTAM координируется и обеспечивается в соответствии с положениями Приложения 15. Оно включает следующее:

- a) Пункт Q) включает:

РПИ: EUCF или EUXX

КОД: QPFCA (соответственно QPFCD или QPFCH, исходя из того, который из них подходит)

ДВИЖЕНИЕ: I

ЦЕЛЬ: NBO

ОБЪЕМ: E

НИЖНЕЕ/ВЕРХНЕЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО: СООТВЕТСТВЕННО

КОординаты/РАДИУС: ЭПИЦЕНТР И РАДИУС ЗАТРАГИВАЕМОГО РАЙОНА.

- b) Что касается поля РПИ в пункте Q): следует использовать EUCF, если пункт A) содержит только один четырехбуквенный указатель местоположения, или EUXX, если пункт A) содержит несколько четырехбуквенных указателей местоположения. EU относится к европейским многонациональным аэронавигационным средствам, а CF относится конкретно к ЦООПД. (XX являются буквами, обычно используемыми для обозначения сообщений NOTAM с несколькими указателями местоположения в пункте A)).
- c) Пункт A) включает EU, а также двухбуквенный индекс ИКАО соответствующего государства; оно также может включать от одного до семи четырехбуквенных указателей местоположения ИКАО, представляющих государство(а), затрагиваемое(ые) мерами ОПВД, или может включать код EUCF, если ограничения относятся ко всему району ответственности;
- d) Пункт C): в связи с временным характером мер ОПВД, сокращение PERM не используется.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

(Приложение 15, глава 7)

8.5.3.1 Информация общего характера, касающаяся вопросов ОПВД, публикуется в циркуляре ОПВД в соответствии с требованиями Приложения 15, касающимися циркуляров аэронавигационной информации. Рассылка циркуляров ОПВД осуществляется в соответствии с правилами, приведенными в п. 8.5.1.2 а) 3).

Примечание 1. Национальная рассылка, при необходимости, определяется каждым государством в соответствии с его потребностями. Помимо этого, при повторной рассылке циркуляра ОПВД в нем должна быть ссылка на исходный порядковый номер.

Примечание 2. Положения, касающиеся распространения информации о мерах ОПВД, в том числе последняя информация о местных мерах ОПВД и другая дополнительная информация, изложены в "Кратком справочнике ЦООПД" ЕВРОКОНТРОЛЯ.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

(Приложение 15, глава 8)

8.5.4.1 Информация, касающаяся мер ОПВД, публикуемых с помощью NOTAM серии F, включается в PIB.

8.5.5 Порядок запроса

8.5.5.1 Для получения доступа к информации NOTAM серии F используются стандартный порядок запроса NOTAM.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

(P-АТМ, глава 15)

9.1.1 Действия командира воздушного судна

9.1.1.1 В случае внезапной разгерметизации воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, или возникновения неисправности, требующей выполнения аварийного снижения, пилот, по возможности, выполняет следующие действия:

- a) перед началом аварийного снижения выполняет отворот для ухода с разрешенного маршрута или линии пути;
- b) информирует как можно скорее об аварийном снижении соответствующий орган УВД;
- c) устанавливает ответчик на код 7700, а систему автоматического зависимого наблюдения/связи по линии передачи данных "диспетчер – пилот" (ADS/CPDLC) – в аварийный режим, если это применимо;
- d) включает внешние бортовые огни;
- e) следит за воздушными судами, которые могут представлять опасность как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновения (БСПС) при ее наличии;
- f) координирует свои дальнейшие намерения с соответствующим органом УВД.

9.1.1.2 Воздушное судно не снижается ниже опубликованной минимальной абсолютной высоты, которая обеспечит минимальную высоту пролета препятствий, равную 300 м (1000 фут) или в обозначенной горной местности – 600 м (2000 фут), над всеми расположенными в данном районе препятствиями.

9.1.2 Действия органа ОВД

9.1.2.1 Узнав о выполнении аварийного снижения, органы УВД немедленно подтверждают получение информации об аварийной ситуации по радиотелефонной связи.

9.1.2.2 В частности, они могут, если того требует ситуация:

- a) предложить пилоту воздушного судна, выполняющего аварийное снижение, курс, которым он должен, по возможности, следовать в целях обеспечения эшелонирования по отношению к находящимся поблизости воздушным судам;
- b) сообщить минимальную абсолютную высоту для района, в котором выполняется полет, только если заявленная пилотом высота выравнивания находится ниже такой минимальной абсолютной высоты, а также применимую величину QNH для установки высотомера;

- с) как можно скорее обеспечить эшелонирование по отношению к воздушным судам, которые могут представлять опасность, или передать важную информацию о воздушном движении в зависимости от конкретной ситуации.

9.1.2.3 В случае необходимости орган УВД рассылает сам или инициирует рассылку аварийного сообщения другим находящимся поблизости воздушным судам в целях предупреждения их о выполнении аварийного снижения. Рассылаемое аварийное сообщение должно содержать указания относительно конкретных действий, которые надлежит выполнить адресуемым в сообщении воздушным судам, или в ином случае указания продолжать полет в соответствии с текущим разрешением и прослушивать соответствующие каналы в ожидании дальнейших разрешений или указаний.

Примечание. При отсутствии конкретных указаний адресуемым в сообщении воздушным судам можно предположить, что такие воздушные суда покинут установленный район по своей инициативе.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

Нет.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

9.4.1.1 В случае, если воздушное судно не способно удовлетворять требованиям, приведенным в п. 4.1.1.5.2.4 или п. 6.6.3.2 (как того требует маршрут или схема RNAV), из-за отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, пилот запрашивает изменение разрешения.

Примечание. Соответствующую радиотелефонную фразеологию (RTF) см. в п. 10.1.

9.4.1.2 Если воздушное судно не способно удовлетворять требованиям, приведенным в п. 6.6.3.2, из-за отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, обнаруженных до вылета с аэродрома, на котором устранить неисправность невозможно, данному воздушному судну разрешается продолжать полет до ближайшего подходящего аэродрома, на котором неисправность системы может быть устранена. При выдаче разрешения такому воздушному судну орган УВД должен принимать во внимание существующую или ожидаемую ситуацию с воздушным движением и может изменить время вылета, эшелон или маршрут предполагаемого полета. В ходе полета могут потребоваться дальнейшие корректировки

Примечание. Соответствующую фразеологию RTF см. в п. 10.1.

9.4.1.3 При ухудшении характеристик или отказе системы RNAV во время полета воздушного судна по маршруту ОВД, требующему использования B-RNAV:

- a) воздушные суда направляются по маршрутам ОВД, определяемым средствами VOR/DME; или
- b) при отсутствии таких маршрутов воздушные суда направляются по маршрутам с помощью обычных навигационных средств, т. е. VOR/DME; или
- c) если применить вышеизложенные правила невозможно, орган УВД должен обеспечить, если это практически осуществимо, радиолокационное наведение данного воздушного судна до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью собственных средств.

Примечание. При направлении воздушных судов по маршрутам в соответствии с в пп. а) или б) может потребоваться, если это практически осуществимо, постоянный радиолокационный контроль со стороны соответствующего органа УВД.

9.4.1.4 При ухудшении характеристик или отказе системы RNAV во время полета воздушного судна по схеме прибытия или вылета, требующей использования RNAV:

- a) это воздушное судно должно обеспечиваться радиолокационным наведением до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью своих собственных средств; или
- b) это воздушное судно должно направляться по маршрутам с помощью обычных навигационных средств, т. е. VOR/DME.

9.4.2 Действия органа ОВД

9.4.2.1 Последующие действия органов УВД в отношении воздушного судна, которое не может обеспечить соблюдение требований, приведенных в п. 4.1.1.5.2.4 или п. 6.6.3.2 из-за отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, будут зависеть от характера такого отказа и общей ситуации с воздушным движением. Во многих ситуациях продолжение полета в соответствии с текущим диспетчерским разрешением остается возможным. Если это невозможно, может потребоваться изменить разрешение, как указано в пп. 9.4.1.3 и 9.4.1.4, для возврата к навигации с использованием средств VOR/DME.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

9.5.1.1 Пилот как можно быстрее информирует орган УВД о любых обстоятельствах, при которых воздушное судно не может соблюдать требования, предъявляемые к навигации в вертикальной плоскости в воздушном пространстве RVSM. В таких случаях пилот, по возможности, получает измененное разрешение до начала ухода с разрешенного маршрута и/или эшелона полета. Если до выполнения такого ухода измененное разрешение получить невозможно, пилот получает измененное разрешение как можно быстрее после этого.

Примечание. Под чрезвычайной ситуацией в полете, влияющей на полет в воздушном пространстве RVSM, понимаются непредвиденные обстоятельства, непосредственно влияющие на способность одного или нескольких воздушных судов выполнять полет в соответствии с требованиями к характеристикам навигации в вертикальной плоскости в воздушном пространстве RVSM. Такие чрезвычайные ситуации в полете могут возникать в результате ухудшения характеристик бортового оборудования, обеспечивающего выдерживание относительной высоты, или воздействия атмосферной турбулентности.

9.5.1.2 Орган УВД оказывает любую возможную помощь пилоту воздушного судна, попавшего в чрезвычайные обстоятельства в полете. Последующие действия органа УВД зависят от намерения пилота, общей ситуации в воздушном движении и развития чрезвычайных обстоятельств в реальном времени.

9.5.2 Ухудшения характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

(Приложение 6, часть I, глава 7 и добавление 4;
Приложение 6, часть II, глава 7 и добавление 2)

9.5.2.1 При получении от пилота воздушного судна, утвержденного к полетам с RVSM и выполняющего полет в воздушном пространстве RVSM, информации о том, что оборудование его воздушного судна более не отвечает требованиям к RVSM, орган УВД рассматривает это воздушное судно как не утвержденное к полетам с RVSM.

9.5.2.2 Орган УВД немедленно принимает меры для обеспечения минимального вертикального эшелонирования 600 м (2000 футов) или соответствующего горизонтального эшелонирования данного воздушного судна от всех других воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве RVSM. Воздушное судно, утратившее свой статус утвержденного к полетам с RVSM, как правило, выводится службой УВД из воздушного пространства RVSM, когда это становится возможным.

9.5.2.3 Пилоты как можно быстрее информируют орган УВД о восстановлении должной функциональности оборудования, необходимой для удовлетворения требованиям RVSM.

9.5.2.4 Первый РДЦ/ВРДЦ, получающий информацию об изменении статуса RVSM воздушного судна, осуществляет соответствующую координацию с соседними РДЦ/ВРДЦ.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

9.5.3.1 Если воздушное судно, выполняющее полет в воздушном пространстве RVSM, попадает в зону сильной турбулентности, вызванной метеорологическими условиями или спутным вихрем, которая, по мнению пилота, повлияет на способность воздушного судна выдерживать разрешенный эшелон полета, пилот информирует об этом орган УВД. Орган УВД устанавливает или должное горизонтальное эшелонирование, или увеличенный минимум вертикального эшелонирования.

9.5.3.2 Орган УВД по мере возможности удовлетворяет запросы пилота об изменении эшелона полета и/или маршрута и, по необходимости, передает ему информацию о воздушном движении.

9.5.3.3 Орган УВД запрашивает донесения от экипажей других воздушных судов, чтобы определить необходимость временного прекращения применения RVSM полностью или в определенном диапазоне эшелонов полета и/или районе.

9.5.3.4 РДЦ/ВРДЦ, временно прекращающий применение RVSM, координирует такое прекращение и любые требуемые изменения пропускной способности секторов с соответствующими соседними РДЦ/ВРДЦ для обеспечения упорядоченного перехода к передаче контроля воздушного движения.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

9.5.4.1 Если возникновение сильной турбулентности в воздушном пространстве RVSM предсказывается метеорологическим прогнозом, орган УВД определяет необходимость временного прекращения применения RVSM, а также период времени и конкретный(ые) эшелон(ы) полета и/или район такого временного прекращения.

9.5.4.2 Если применение RVSM будет временно прекращено, РДЦ/ВРДЦ, прекращающий применение RVSM, координирует с соседними РДЦ/ВРДЦ эшелоны полета, приемлемые для передачи контроля воздушного движения, если только соглашение между центрами не предусматривает применения определенной схемы распределения эшелонов полета в чрезвычайных обстоятельствах. РДЦ/ВРДЦ, прекращающий применение RVSM, также координирует применимую пропускную способность секторов с соответствующими соседними РДЦ/ВРДЦ.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM

9.7.1 Взаимодействие Европейского/Североатлантического (NAT) регионов

9.7.1.1 Для обеспечения перехода гражданских воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, в регион NAT и из него государственные полномочные органы, ответственные за районы полетной информации Будё (внутренний), Ставангер, Трондхейм, Скоттиш, Шаннон, Лондон, Брест, Мадрид и Лиссабон, могут определить в пределах своих РПИ установленные воздушные пространства.

9.7.1.2 РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающие УВД в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1, могут выдавать воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM, разрешение на набор высоты или снижение через воздушное пространство RVSM.

9.7.1.3 Набор высоты или снижение через воздушное пространство RVSM в соответствии с п. 9.7.1.2 завершается до пролета воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ, если это применимо, если только соглашение, заключенное между РДЦ, не предусматривает иной порядок.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

(Р-АТМ, глава 12)

10.1 RNAV

Обстоятельства	Фразеология
Пилот не может выполнить схему прибытия или вылета RNAV	*UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] DUE RNAV TYPE *НЕ МОГУ (индекс) ВЫПОЛНИТЬ ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] ИЗ-ЗА ТИПА RNAV
Пилот не может выполнить назначенную схему полета в зоне аэродрома	*UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] (<i>reasons</i>) *НЕ МОГУ (индекс) ВЫПОЛНИТЬ ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] (причины)
Орган УВД не может назначить запрошенную пилотом схему прибытия или вылета из-за типа бортового оборудования RNAV	UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] DUE RNAV TYPE НЕ МОГУ ДАТЬ (индекс) РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] ИЗ-ЗА ТИПА RNAV
Орган УВД не может назначить запрошенную пилотом схему прибытия или вылета	UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] (<i>reasons</i>) НЕ МОГУ ДАТЬ (индекс) РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ] (причины)
Подтверждение того, что пилот сможет выполнить конкретную схему прибытия или вылета RNAV	ADVISE IF ABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] СООБЩИТЕ (индекс) ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫПОЛНИТЬ ВЫЛЕТ [или ПРИБЫТИЕ]
Уведомление органа УВД об ухудшении характеристик или отказе RNAV	*(<i>aircraft call sign</i>) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT *(позывной ВС) НЕ МОГУ ИСПОЛЬЗОВАТЬ RNAV ИЗ-ЗА ОТКАЗА ОБОРУДОВАНИЯ
Уведомление органа УВД об отсутствии RNAV	*(<i>aircraft call sign</i>) NEGATIVE RNAV *(позывной ВС) RNAV ОТСУТСТВУЕТ
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом	

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Обстоятельства	Фразеология
Запрос разрешения на взлет с места пересечения	*REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>) *ПРОШУ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ С ВПП (<i>номер</i>) С МЕСТА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>указатель или название места пересечения</i>)
Разрешение на запрашиваемый взлет с места пересечения	APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>) РАЗРЕШАЮ, ВЫПОЛНЯЙТЕ РУЛЕНИЕ К МЕСТУ ОЖИДАНИЯ НА ВПП (<i>номер</i>), МЕСТО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>указатель или название места пересечения</i>)
Отказ дать разрешение на запрашиваемый взлет с места пересечения	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>) НЕ РАЗРЕШАЮ, ВЫПОЛНЯЙТЕ РУЛЕНИЕ К МЕСТУ ОЖИДАНИЯ НА ВПП (<i>номер</i>), МЕСТО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>указатель или название места пересечения</i>)
Взлет с места пересечения по инициативе органа УВД	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫЛЕТА С ВПП (<i>номер</i>), МЕСТО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>указатель или название места пересечения</i>)
Уведомление о сокращенной располагаемой длине разбега от места пересечения	TORA RUNWAY (<i>number</i>), FROM INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>), (<i>distance in metres</i>) РДР НА ВПП (<i>номер</i>) ОТ МЕСТА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>указатель или название места пересечения</i>), (<i>дистанция в метрах</i>)
Указание об использовании нескольких исполнительных стартов	LINE UP AND WAIT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>name of intersection</i>), (<i>essential traffic information</i>) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ И ОЖИДАЙТЕ НА ВПП (<i>номер</i>), МЕСТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (<i>название места пересечения</i>), (<i>информация о важном движении</i>)

Обстоятельства	Фразеология
Запрос на визуальный вылет	*REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>) *ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ВЫЛЕТ [НАПРЯМУЮ] В/ДО (<i>навигационное средство, точка пути, абсолютная высота</i>)
Визуальный вылет по инициативе органа УВД	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint/altitude</i>) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ВИЗУАЛЬНОГО ВЫЛЕТА [НАПРЯМУЮ] В/ДО (<i>навигационное средство, точка пути/абсолютная высота</i>)
Разрешение на визуальный вылет	VISUAL DEPARTURE RUNWAY (<i>number</i>) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (<i>navaid, heading, waypoint</i>) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (<i>altitude</i>)] РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ВЫЛЕТ С ВПП (<i>номер</i>) С ЛЕВЫМ/ПРАВЫМ РАЗВОРОТОМ [НАПРЯМУЮ] В (<i>навигационное средство, курс, точка пути</i>) [ПОДДЕРЖИВАЙТЕ ВИЗУАЛЬНЫЙ КОНТАКТ С ОРИЕНТИРАМИ ДО (<i>абсолютная высота</i>)]
Повторение разрешения на визуальный вылет	*VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint/altitude</i>) *ВИЗУАЛЬНЫЙ ВЫЛЕТ В/ДО (<i>навигационное средство, точка пути/абсолютная высота</i>)
* Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	Note. – TORA pronounced TOR-AH. Примечание. TORA произносится как TOR-AH

10.5 ОПВД

Обстоятельства	Фразеология
Передача расчетного времени взлета (CTOT) в результате получения сообщения о выделении слота (SAM) (CTOT передается пилоту при первом контакте с органом УВД)	SLOT (<i>time</i>) СЛОТ (<i>время</i>)
Изменение CTOT в результате получения сообщения об изменении слота (SRM)	REVISED SLOT (<i>time</i>) ИЗМЕНЕННЫЙ СЛОТ (<i>время</i>)
Отмена CTOT в результате получения сообщения об отмене слота (SLC)	SLOT CANCELLED, REPORT READY СЛОТ ОТМЕНЕН, ДОЛОЖИТЕ О ГОТОВНОСТИ
Приостановление вылета до последующего уведомления (в результате получения сообщения о приостановлении вылета (FLS))	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (<i>reason</i>)

Обстоятельства	Фразеология
<p>Отмена приостановления вылета в результате получения сообщения об отмене приостановления вылета (DES)</p> <p>Отказ в разрешении на запуск двигателя, если запрос поступил слишком поздно, чтобы выдержать данное СТОТ</p> <p>Отказ в разрешении на запуск двигателя, если запрос поступил слишком рано, чтобы выдержать данное СТОТ</p>	<p>ВЫЛЕТ ПРИОСТАНОВЛЕН ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ ИЗ-ЗА <i>(причина)</i> SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY</p> <p>ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ВЫЛЕТА ОТМЕНЯЕТСЯ, СООБЩИТЕ О ГОТОВНОСТИ</p> <p>UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT</p> <p>ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ НЕ МОГУ ИЗ-ЗА ПРОПУСКА НАЗНАЧЕННОГО СЛОТА, ЗАПРОСИТЕ НОВЫЙ СЛОТ</p> <p>UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT <i>(time)</i>, REQUEST START-UP AT <i>(time)</i></p> <p>ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ НЕ МОГУ, ТАК КАК СЛОТ ВЫДЕЛЕН НА <i>(время)</i>, ЗАПРОСИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В <i>(время)</i></p>

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6; Приложение 6, часть III, глава 4)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршруту или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

13.1.1 В дополнение к рассылке индивидуальным государствам все NOTAM, составляемые во всем мире, также направляются в европейскую базу данных САИ (EAD) по адресу AFTN: EUECYIYN.

Примечание. Двусторонние договоренности об адресовании NOTAM между государствами остаются неизменными.

13.1.2 EAD обеспечивает рассылку NOTAM всем соответствующим органам NOTAM (NOF) в пределах своего района ответственности (клиентам EAD).

13.1.3 NOTAM, составляемые клиентами EAD, рассылаются через систему EAD, в связи с чем в них в качестве адреса отправителя обозначается адрес AFTN EAD.

13.1.4 Ниже приведены адреса назначения и отправителя AFTN EAD:

Тип сообщения	Адрес назначения EAD	Адрес отправителя EAD (когда он применяется)
NOTAM	EUECYIYN	EUECYIYN
SNOWTAM	EUECYIYS	EUECYIYN
ASHTAM	EUECYIYA	EUECYIYN
BIRDTAM	EUECYIYB	EUECYIYN
ATFM (ANM, AIM, CRAM)		EUECYIYN
Свободный текст	EUECYIYX	EUECYIYX
Запрос о: – повторе NOTAM; – оригинальной версии NOTAM; – перечне действующих NOTAM	EUECYRYX	EUECYIYN
Ответное сообщение	EUECYRYX	EUECYIYN
<i>Примечание. Сообщения с “запросом о...” будут обрабатываться EAD автоматически в том случае, если они составлены в стандартном формате запроса.</i>		

Примечание 1. Подробные правила и информация, применяемые к европейской базе данных САИ (EAD) содержатся в "Справочнике пользователя EAD" ЕВРОКОНТРОЛЯ.

Примечание 2. BIRDTAM не является официальным термином ИКАО. Под сокращением BIRDTAM подразумеваются сообщения AFTN, составляемые военными службами, работающими на основе стандарта НАТО, и обеспечивающие информацию о риске/возможности столкновения с птицами при полетах на малых высотах. EAD обеспечивает эти сообщения для своих конкретных военных клиентов.

Примечание 3. ATFM включает такие сообщения, касающиеся организации потоков воздушного движения, как ANM (сообщение с уведомлением по ОПВД); AIM (информационное сообщение по ОПВД); CRAM (сообщение об условном наличии маршрута).

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

13.2.1.1 Важная информация для выполнения визуальных заходов на посадку (например, значительные препятствия, топография и искусственные сооружения), включая любые ограничения, предписанные соответствующим полномочным органом (например, установленное воздушное пространство, рекомендуемые линии пути), отображается соответственно на карте визуального захода на посадку и карте стандартного вылета по приборам (SID) или на карте стандартного прибытия по приборам (STAR).

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА РЕГИОНА БЛИЖНЕГО ВОСТОКА И АЗИИ (MID/ASIA)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (часть II), Приложении 11, PANS-ATM (Дос 4444) и PANS-OPS (Дос 8168). Район применения Дополнительных региональных правил MID/ASIA обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	MID/ASIA 1-1
Планы полета	2	MID/ASIA 2-1
Средства связи	3	MID/ASIA 3-1
Навигация	4	MID/ASIA 4-1
Наблюдение	5	MID/ASIA 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	MID/ASIA 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	MID/ASIA 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	MID/ASIA 8-1
Специальные правила	9	MID/ASIA 9-1
Фразеология	10	MID/ASIA 10-1
Поиск и спасание	11	MID/ASIA 11-1
Метеорология	12	MID/ASIA 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	MID/ASIA 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

(Приложение 2, глава 4)

1.1.1 Особые случаи применения

1.1.1.1 Полеты по ПВП в установленных частях узловых диспетчерских районов (ТМА) отдельных аэродромов, обслуживающих международные полеты, выполняются:

- a) при наличии на борту средств двусторонней радиосвязи;
- b) при наличии разрешения соответствующего органа УВД;
- c) с передачей донесений о местоположении по мере необходимости.

Примечание. Фраза "установленные части узловых диспетчерских районов" предназначена для обозначения, по крайней мере, тех частей ТМА, которые используются при выполнении международных полетов по ППП на этапах захода на посадку, ожидания, вылета или при выполнении схем, связанных с уменьшением шума.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Полеты осуществляются по правилам полета по приборам, когда они выполняются:

- a) на удалении более 185 км (100 м. миль) в сторону моря от береговой линии в контролируемом воздушном пространстве; или
- b) выше эшелона (ЭП) 150.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(P-ATM, глава 9)

Примечание. В PANS-ATM предусматривается, что решение о получении консультативного обслуживания воздушного движения, если таковое имеется, принимает по своему усмотрению пилот. Однако при выполнении полетов в воздушном пространстве класса F получение консультативного обслуживания воздушного движения является обязательным.

1.3.1 Все полеты по ППП выполняются по правилам консультативного обслуживания воздушного движения, если они производятся в воздушном пространстве класса F.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

Нет.

2.1.3 Спецификации основанной на характеристиках навигации (PBN)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 18 бланка плана полета ИКАО указывается регистрация воздушного судна.

2.1.5.2 Эксплуатанты, выполняющие групповые полеты государственных воздушных судов, не вносят букву W в п. 10 бланка плана полета ИКАО, независимо от статуса утверждения соответствующих воздушных судов к полетам с RVSM. Эксплуатанты, выполняющие групповые полеты государственных воздушных судов и планирующие выполнять их в воздушном пространстве RVSM, оговоренном в п. 4.2.2, указывают в п.18 бланка плана полета ИКАО обозначение STS/NONRVSM.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

2.1.6.1 Гражданские эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с использованием RVSM, планируют выполнение полетов за пределами воздушного пространства RVSM, оговоренного в п. 4.2.2.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых планируется выполнять в воздушном пространстве и по воздушным трассам, где минимумы продольного эшелонирования выдерживаются путем использования метода числа Маха, планируемое истинное число Маха указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

2.3.1 Общие положения

Нет.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.2.1 При выполнении всех полетов по ПВП и полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства ведется прослушивание частоты, на которой предоставляется полетно-информационное обслуживание, и осуществляется передача донесений о местоположении, если только государство, над которым выполняется полет, не дало других указаний.

3.1.3 Донесения о местоположении

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.3.1 Государства должны устанавливать пункты передачи донесений в местах, отвечающих эксплуатационным требованиям, содержащимся в пп. 2.14.1, 2.14.3 и добавлении 2 Приложения 11. За исключением случаев, когда эксплуатационные соображения требуют иного, эти пункты следует располагать с интервалами 5° широты или долготы (широты, если преимущественное направление маршрута "север – юг", долготы, если "восток – запад").

3.1.3.2 Воздушные суда, пролетающие 10° широты или долготы за 1 ч 20 мин или менее, должны, как правило, передавать донесения с интервалом только 10°. Менее скоростные воздушные суда должны, как правило, передавать донесения о местоположении с интервалом 5°.

3.1.3.3 При осуществлении полетов в районах полетной информации Инчхон, Манила (к востоку от Филиппин), Тайбэй и Фукуока (исключая район к западу от линии, расположенной на расстоянии 185 км (100 м. миль) в сторону моря от восточного побережья Японии) передаются донесения о местоположении:

3.1.3.4 Устные донесения о местоположении обозначаются произносимым словом "position" (местоположение), которое передается непосредственно перед или после позывного/опознавательного индекса воздушного судна.

3.1.3.5 Данные о местоположении воздушного судна передаются с указанием названия или кодового обозначения пункта передачи донесений, или, если он не назван:

а) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "восток – запад":

- 1) широты в градусах и минутах, а
- 2) долготы только в градусах;

b) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "север – юг":

- 1) широты только в градусах, а
- 2) долготы в градусах и минутах.

3.1.3.6 Время пролета воздушного судна над пунктом передачи донесений передается четырьмя цифрами в часах и минутах.

3.1.3.7 Расчетное время пролета следующего местоположения указывается четырьмя цифрами.

3.1.4 Сокращенные донесения

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

3.6.1.1 В целях соблюдения требований к передаче данных, обеспечения необходимой целостности данных и минимального времени прохождения для обмена данными между центрами связи AFTN в регионе ASIA следует использовать протокол X.25 МККТТ.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода региона Ближнего Востока и Азии (MID/ASIA) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. Для RNAV 10 сохраняется обозначение RNP 10, как это предусмотрено в п. 1.2.3.5 Руководства по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613).

Район применения

4.1.1.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Брисбен, Гонконг, Куала-Лумпур, Мельбурн, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический, Порт-Морсби, Санья, Сингапур, Фукуока, Хониара и Хошимин может применяться минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль).

4.1.1.1.2 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Брисбен, Гонконг, Куала-Лумпур, Мельбурн, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический, Порт-Морсби, Санья, Сингапур, Фукуока, Хониара и Хошимин между воздушными судами, оснащенными оборудованием RNAV и утвержденными для RNP 10 или лучше, может применяться основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.3 Для выполнения положений пп. 4.1.1.1.1 и 4.1.1.1.2 воздушное судно и эксплуатант должны быть утверждены в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта как отвечающие следующим требованиям (или эквивалентным требованиям):

- а) навигационные характеристики воздушного судна удовлетворяют условию, при котором стандартное боковое отклонение от линии пути составляет менее 8,7 км (4,7 м. мили) (или воздушное судно утверждено для RNP 10);
- б) эксплуатанты учреждают программы с целью уменьшения числа серьезных навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:
 - 1) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки с целью своевременного выявления навигационных погрешностей для

предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;

- 2) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

4.1.1.2 RNAV 5

Район применения

4.1.1.2.1 Требования, включенные в спецификации RNAV 5 для производства полетов по маршруту, применяются ко всем таким видам производства полетов, выполняемых по ППП на предназначенных для RNAV 5 маршрутах в границах следующих РПИ, как указано в соответствующем AIP или NOTAM государства;

РПИ Багдад, Бахрейн, Джидда, Кувейт, Маскат, Тегеран и Эмираты.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.2.2 Соответствие навигационным требованиям проверяется при необходимости государством регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся внедрения RNAV 5 и связанные с этим навигационные спецификации содержатся в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

Примечание 2. Правила использования RNAV 5 в РПИ Сана содержатся в SUPP AFI.

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

4.1.1.5.1 RNP 12.6

Район применения

4.1.1.5.1.1 При полетах по контролируемым океаническим маршрутам, проходящим над Тасмановым морем, в пределах РПИ Брисбен, Мельбурн, Новая Зеландия и Окленд океанический, а также при полетах над Южно-Китайским морем в пределах РПИ Бангкок, Гонконг, Кота-Кинабалу, Куала-Лумпур, Манила, Сингапур, Тайбэй, Ханой и Хошимин минимум бокового эшелонирования составляет 110 км (60 м. миль).

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.5.1.2 Для выполнения положений п. 4.1.1.5.1.1 воздушные суда должны быть оснащены оборудованием RNAV и утверждены к полетам в условиях RNAV с использованием инерциальной навигационной системы (INS) при условии, что:

- a) информация INS обновляется, по крайней мере, каждые 4,5 ч;
- b) стандартное боковое отклонение от линии пути составляет менее 11,7 км (6,3 м. миль);
- c) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 55,5 км (30 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $5,3 \times 10^{-4}$;
- d) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 93–120 км (50–70 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее 13×10^{-5} .

Такие возможности навигационных характеристик проверяются в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта. Если по какой-либо причине возможность воздушного судна выдерживать линию пути снижается, применяется боковое эшелонирование 185 км (100 м. миль) или при необходимости больше.

Примечание. Точность навигационных характеристик, указанная в п. b), рассматривается в качестве сопоставимой с RNP 12,6 или лучше;

4.1.1.5.1.3 При выдаче разрешения на производство полетов, как указано в п. 4.1.1.5.1.1, либо государство регистрации, либо государство эксплуатанта обеспечивает включение в летные тренировки в условиях эксплуатации обязательных процедур перекрестных навигационных проверок, которые будут заблаговременно выявлять навигационные погрешности для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута.

4.1.1.5.2 Комбинированное
(Приложение 11, глава 3)

Район применения

4.1.1.5.2.1 Для воздушных судов, выполняющих полеты на ЭП 290 или выше в пределах гибких систем организованных треков в районе Тихого океана (PACOTS), системы маршрутов северной части Тихого океана (NOPAC) между Соединенными Штатами Америки и Японией, а также в пределах системы маршрутов между Гавайскими островами и западным побережьем Соединенных Штатов Америки в пределах РПИ Анкоридж океанический, Окленд океанический и Фукуока, может применяться комбинированное эшелонирование, состоящее из, по крайней мере, 93 км (50 м. миль) бокового и 300 м (1000 фут) вертикального эшелонирования.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Район применения

4.1.2.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Брисбен, Мельбурн, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический, Порт-Морсби, Хониара и Фукуока может применяться минимум бокового эшелонирования 55,5 км (30 м. миль).

4.1.2.1.2 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Брисбен, Мельбурн, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический, Порт-Морсби, Хониара и Фукуока между воздушными судами, оснащенными оборудованием RNAV и утвержденными для RNP 4 или лучше может применяться основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)

Район применения

4.2.1 RVSM применяется в воздушном пространстве между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ/ВРПИ:

Багдад, Бангкок, Бахрейн, Брисбен, Вьентьян, Гонконг, Гуанчжоу, Дакка, Дели, Джакарта, Джидда, Инчхон, Кабул, Калькутта, Карачи, Катманду, Коломбо, Кота-Кинабалу, Куала-Лумпур, Кувейт, Куньмин, Ланьчжоу, Лахор, Мале, Манила, Маскат, Мельбурн, Мумбай, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический (Новая Зеландия), Пекин, Пномпень, Порт-Морсби, Пхеньян, Санья, Сингапур, Тайбэй, Тегеран, Удзунгпанданг, Улан-Батор, Урумчи, Ухань, Фукуока, Ханой, Хониара, Хошимин, Ченнай, Шанхай, Шэньян, Эмираты и Янгон.

4.2.2 RVSM применяется в воздушном пространстве между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ:

Актау, Актюбинск, Алма-Аты, Астана, Ашхабад, Барнаул, Бишкек, Благовещенск, Владивосток, Дашогуз, Душанбе, Жиганск, Зырянск, Иркутск, Красноярск, Курган, Кызыл-Орда, Магадан, Магадан океанический, Магнитогорск, Мирный, Мыс Каменный, Норильск, Нукус, Нюрба, Олекминск, Омск, Оренбург, Ош, Петропавловск-Камчатский, Полярный, Салехард, Самарканд, Сургут, Тарко-Сале, Ташкент, Тикси, Тура, Туркменабат, Туркменбаши, Туруханск, Тюмень, Хабаровск, Ханты-Мансийск, Челябинск, Чита, Чульман, Шымкент, Южно-Сахалинск и Якутск.

Примечание. Информация о введении будет распространяться с помощью надлежащих дополнений к сборникам аэронавигационной информации (AIP) и включаться в соответствующие AIP.

Средства обеспечения соответствия

Нет.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-OPS, том I; P-ATM, глава 8)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

Примечание. Приведенные ниже правила применяются во всех районах полетной информации (РПИ)/верхних районах полетной информации (ВРПИ) Казахстана, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, расположенных в районе применения Дополнительных региональных правил MID/ASIA (см. Указатель к применению дополнительных правил).

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.1.1 Все воздушные суда оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте, который работает согласно соответствующим положениям Приложения 10.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

5.1.3.1 Первый орган ОВД присваивает каждому воздушному судну, выполняющему международный полет, соответствующий код ВОРЛ перед началом полета, если этот полет будет выполняться по правилам полетов по приборам. Код присваивается из блока(ов) кодов, которые выделены районному диспетчерскому центру (РДЦ)/центру полетной информации первоначального РПИ, и сохраняется и используется воздушным судном до прибытия в пункт назначения с некоторыми изменениями, предусмотренными в пп. 5.1.3.2 и 5.1.3.3.

5.1.3.2 Соответствующий районный диспетчерский центр/центр полетной информации присваивает код воздушным судам, входящим в рассматриваемый район через различные "периферийные" РПИ, одним из следующих двух способов. Если данное воздушное судно намеревается совершить посадку в "периферийном" РПИ, то назначается внутренний код. Если предполагается, что воздушное судно пролетит над "периферийным" РПИ, то назначается международный код из группы кодов, выделенных данному РПИ.

Примечание 1. Изменение маршрута. В тех случаях, когда происходит изменение маршрута, в результате чего воздушное судно окажется в другом РПИ, то в целях избежания путаницы в кодах проводится предварительное согласование с РДЦ/центром полетной информации, юрисдикция которого распространяется на данный РПИ. Это особенно важно в тех случаях, когда изменившее маршрут воздушное судно возвращается в пункт вылета, так как используемый данным воздушным судном код может быть уже присвоен другому воздушному судну.

Примечание 2. Периферийные РПИ. Для полетов в РПИ, которые образуют границу региона Азии и в которых внутренние коды присваиваются тем воздушным судам, чей полет начинается за пределами этого района, но заканчивается в периферийном РПИ, международные коды назначаются воздушным судам, пункты вылета которых расположены за пределами района и полет которых заканчивается в других РПИ в рассматриваемом районе.

5.1.3.3 Если воздушное судно:

- а) пролетает районы, в которых не используется ВОРЛ, или совершает посадку в районах, в которых не используется ВОРЛ, РДЦ/центр полетной информации включает присвоенный код из четырех цифр в сообщении о передаче управления.
- б) вылетает из района, в котором не используется ВОРЛ, данному воздушному судну при вылете присваивается код из четырех цифр, а РДЦ/центр полетной информации включает код в сообщения о вылете и передаче управления

5.1.3.4 Орган ОВД, обслуживающий аэродром вылета, включает присвоенный код из четырех цифр в сообщение, рассылаемое каждому адресату в плане полета.

5.1.3.5 РДЦ/центр полетной информации, обслуживающий РПИ, в котором начался полет, включает присвоенный код из четырех цифр в сообщение о передаче управления, направляемое следующему РДЦ/центру полетной информации. РДЦ/центры полетной информации в последующих РПИ, над которыми пролетает данное воздушное судно, обеспечивают включение этого кода в сообщения о передаче управления.

Примечание. Это особенно важно в случае, указанном в п. 5.1.3.3 а).

5.1.4 Использование и эксплуатация приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.4.1 В тех случаях, когда необходимо прекратить передачу приемоответчиками опознавания "свой-чужой" (IFF)/селективного опознавания (SIF) в режиме A/3, пилотам предлагается выключить режим 3. Нельзя ни в коем случае предлагать им устанавливать переключатель в положение STANDBY (ГОТОВНОСТЬ), так как в положении переключателя на STANDBY приемоответчик IFF/SIF прекращает передачу ответных сигналов во **всех** режимах.

Примечание. На некоторых военных воздушных судах приемоответчики IFF должны использоваться не для целей управления воздушным движением одновременно и независимо от их работы в режиме A/3 для целей управления воздушным движением.

5.1.4.2 Режим работы "все коды" используется в тех случаях, когда в целях управления воздушным движением необходимо показать на дисплее все находящиеся в конкретном районе воздушные суда, оборудованные приемоответчиками ВОРЛ или IFF/SIF; режим "все воздушные суда" используется в тех случаях, когда на дисплее желательно показать также и те воздушные суда, которые оборудованы базовыми приемоответчиками IFF.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

5.1.5.1 Полученная с помощью ВОРЛ информация проверяется путем использования специальных контрольных устройств или путем сопоставления опознанной отметки на экране первичного радиолокатора с соответствующим ответным сигналом ВОРЛ.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ**5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ**

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)**5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II**

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

5.5.1 Процедуры, изложенные в п. 5.5.2, применяются в тех частях указанных ниже РПИ, в которых обеспечивается наблюдение в целях ОВД, основанное на использовании ADS-B:

Бангкок, Брисбен, Вьентьян, Гонконг, Гуанчжоу, Дакка, Дели, Джакарта, Инчхон, Кабул, Калькутта, Карачи, Катманду, Коломбо, Кота Кинабару, Куала-Лумпур, Куньмин, Ланьчжоу, Лахор, Мале, Манила, Мельбурн, Мумбаи, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический (к западу от 180°), Пекин, Пномпень, Порт Морсби, Пхеньян, Санья, Сингапур, Тайбэй, Уджунг Панданг, Улан-Батор, Урумчи, Ухань Фукуока, Ханой, Хониара, Хошимин, Шанхай, Шеннай, Шэньян и Янгон.

5.5.2 Воздушное судно, оснащенное оборудованием ADS-B, работающим в режиме расширенного сквиттера на частоте 1090 МГц (1090ES), не ведет передачи ADS-B, за исключением случаев, когда:

- a) воздушное судно передает информацию о местоположении, точность и целостность которой соответствуют переданному значению показателя качества данных о местоположении; или
- b) воздушное судно всегда передает значение 0 (нулевое значение) для одного или нескольких показателей качества данных о местоположении (NUCp, NIC, NAC или SIL); или
- c) эксплуатант получил освобождение, предоставленное соответствующим полномочным органом ОВД.

Примечание. Инструктивный материал по установке на воздушных судах и утверждению летной годности системы ADS-B OUT, а также по обеспечению соответствия с подпунктом а) выше приводится в следующих документах:

1. *European Aviation Safety Agency (EASA) AMC 20-24; или*
2. *FAA AC No. 20-165A – Airworthiness Approval of ADS-B; или*
3. *Configuration standards reflected in Appendix XI of Civil Aviation Order 20.18 of the Civil Aviation Safety Authority of Australia*

5.5.3 В тех случаях, когда значение любого показателя качества данных о местоположении (NUCp, NIC, NAC или SIL) равно 0 (нулю), передаваемые по линии связи "вниз" данные ADS-B не используются системой УВД для определения местоположения воздушного судна.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

6.1.1 Содержание

Нет.

6.1.2 Соблюдение

(Приложение 2, глава 3)

6.1.2.1 Если воздушное судно, выполняющее длительный полет над водной поверхностью, случайно отклонилось от указанного в диспетчерском разрешении маршрута, оно немедленно предпринимает действия с целью возвращения на этот маршрут в пределах 370 км (200 м. миль) от местоположения, в котором было замечено отклонение.

6.1.2.2 Специальные процедуры, применимые к некоординируемым полетам, выполняемым вдоль границ РПИ в районе Красного моря (P-ATM, глава 15; P-OPS, том I, часть III, раздел 3)

6.1.2.2.1 При выполнении некоординируемых полетов вдоль границ РПИ над Красным морем применяются следующие процедуры:

- a) устанавливается код 2000 в режиме A ВОРЛ;
 - b) прослушиваются соответствующие частоты УВД;
 - c) полетные данные, включающие позывной, направление, эшелон и время пролета пунктов донесений или границ РПИ по маршруту полета, передаются в РДЦ Асмара, Джидда, Каир, Сана и Хартум по рабочему каналу УВД по крайней мере за 10 (десять) мин до пересечения границ РПИ;
- 1) при наличии разрешения на использование RVSM:
 - i) выдерживается ЭП 300 при пересечении района Красного моря с юга на север (в северо-западном направлении), или
 - ii) выдерживается ЭП 290 при пересечении района Красного моря с севера на юг (в юго-восточном направлении), или
 - 2) при отсутствии разрешения на использование RVSM:
 - i) выдерживается ЭП 260 при пересечении района Красного моря с юга на север (в северо-западном направлении), или
 - ii) выдерживается ЭП 250 при пересечении района Красного моря с севера на юг (в юго-восточном направлении).

Примечание. Требования, содержащиеся в п. 3.6.2 "Соблюдение плана полета" Приложения 2 и п. 11.4.2.3 "Сообщения, касающиеся координации" PANS-ATM, продолжают действовать.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В; Р-АТМ, главы 5 и 15)

6.2.1.1 За исключением случаев, предусмотренных в пп. 6.2.1.2 и 6.2.1.5, минимум бокового эшелонирования составляет 185 км (100 м. миль) при полетах по контролируемым океаническим маршрутам за исключением случаев, когда воздушные суда входят в воздушное пространство, в котором установлен больший минимум бокового эшелонирования, чем в покидаемом воздушном пространстве, при условии, что:

- a) выдерживается меньший минимум эшелонирования;
- b) траектории полета расходятся под углом 15° или более до тех пор, пока не будет обеспечен больший минимум;
- c) процедуры, утвержденные соответствующим полномочным органом ОВД, позволяют убедиться в том, что воздушное судно располагает навигационными возможностями, необходимыми для обеспечения точного наведения по линии пути.

6.2.1.2 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.5.1, минимум бокового эшелонирования составляет 110 км (60 м. миль).

6.2.1.3 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, минимум бокового эшелонирования составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.1.4 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.2.1, минимум бокового эшелонирования составляет 55,5 км (30 м. миль) при условии, что:

- a) воздушные суда утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта в соответствии с RNP 4;
- b) обеспечивается прямая речевая связь "диспетчер – пилот" или связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC);
- c) обеспечивается наблюдение с использованием системы автоматического зависимого наблюдения (ADS);
- d) установлен контракт на передачу сообщений ADS об изменении бокового отклонения с пороговым значением бокового отклонения 9,3 км (5 м. миль).

6.2.1.5 Могут применяться более низкие минимумы, указанные в п. 5.4.1.2 PANS-ATM, или еще более уменьшенные минимумы в соответствии с п. 5.11 PANS-ATM, если соблюдаются условия, предусмотренные в соответствующих положениях PANS-ATM.

6.2.2 Продольное

(P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 За исключением оговоренного в пп. 6.2.2.2 и 6.2.2.3 минимум продольного эшелонирования между воздушными судами с ТРД, выполняющими полеты в пределах РПИ Бангкок, Брисбен, Вьентьян, Гонконг, Дакка, Дели, Джакарта, Инчхон, Калькутта, Карачи, Коломбо, Кота-Кинабалу, Куала-Лумпур, Лахор, Мадрас, Мале, Манила, Мельбурн, Мумбай, Маскат, Науру, Новая Зеландия, Окленд океанический (Новая Зеландия), Пномпень, Порт-Морсби, Сингапур, Тайбэй, Тегеран, Уджунгпанданг, Ханой, Хониара, Хошимин, Ченной и Янгон, устанавливается в соответствии с пп. 5.4.2.4 или 5.4.2.5 PANS-ATM.

6.2.2.2 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.2.3 Минимум продольного эшелонирования в РПИ Окленд океанический (США) и Фукуока составляет 10 мин, вне зависимости от нахождения воздушного судна в горизонтальном полете, при наборе высоты или снижении при условии, что соответствующие воздушные суда передают донесения в одном и том же пункте и следуют по одной и той же линии пути или постоянно расходящимся линиям пути до тех пор, пока не указывается какой-либо другой тип эшелонирования.

6.2.2.4 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.2.1, минимум продольного эшелонирования составляет 55,5 км (30 м. миль).

Примечание. Во всех случаях применяются соответствующие положения пп. 5.4.2.6 PANS-ATM.

6.2.3 Комбинированное

6.2.3.1 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.5.2, может применяться комбинированное эшелонирование, состоящее, по крайней мере, из 93 км (50 м. миль) бокового и 300 м (1000 фут) вертикального эшелонирования.

6.2.3.2 Указанный в п. 6.2.3.1 тип эшелонирования может применяться между воздушными судами, выполняющими полет в одном направлении или в противоположных направлениях (см. также п. 6.8).

6.2.4 Вертикальное

(P-ATM, глава 5)

6.2.4.1 В воздушном пространстве RVSM, оговоренном в п. 4.2.1, минимальное вертикальное эшелонирование составляет 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 В воздушном пространстве RVSM, оговоренном в п. 4.2.1, воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.4.3 В воздушном пространстве RVSM, оговоренном в п. 4.2.2, минимальное вертикальное эшелонирование составляет:

- a) 300 м (1000 фут) между воздушными судами, утвержденными к полетам с использованием RVSM;
- b) 600 м (2000 фут) между:

- 1) не утвержденными к полетам с использованием RVSM государственными воздушными судами и любыми другими воздушными судами;
- 2) выполняющими все групповые полеты государственными воздушными судами и любыми другими воздушными судами

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия, в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

(P-ATM, глава 4; P-OPS, том I)

6.3.1 Установление эшелона

6.3.1.1 Самый нижний используемый эшелон полета рассчитывается на основе фактического значения QNH за исключением случаев, когда колебание давления является настолько незначительным, что для расчета можно использовать климатологические данные.

Примечание 1. Самый нижний используемый эшелон полета обеспечивает высоту пролета над местностью, по крайней мере, 300 м (1000 фут).

Примечание 2. Метеорологические органы информируют органы ОВД о тех случаях, когда в необычных условиях давление падает ниже минимальной климатологической величины, с тем чтобы можно было принять соответствующие меры для временной отмены использования самого нижнего эшелона или эшелонов полета, на которых невозможно обеспечить минимальную высоту пролета над местностью.

6.3.1.2 На основе распределения текущего и прогнозируемого атмосферного давления районные диспетчерские центры по мере необходимости согласовывают самый нижний эшелон полета, который можно использовать.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

6.4.1.1 Гибкие системы организованных треков в районе Тихого океана (PACOTS)

6.4.1.1.1 В целях оптимального использования воздушного пространства над северной, центральной и южной частями Тихого океана в пределах РПИ Фукуока, Окленд океанический (США), Анкоридж океанический, Нади, Таити, Окленд океанический (Новая Зеландия), Сидней, Брисбен и Порт-Морсби могут устанавливаться гибкие системы организованных треков.

6.4.1.1.2 РДЦ, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в пределах соответствующих РПИ, предоставляют информацию пользователям относительно устанавливаемых для использования треков PACOTS. Расположение треков будет зависеть от потребностей воздушного движения, преобладающего ветра, особых явлений погоды и прочих относящихся к этому факторов. Если не оговаривается иное, треки будут применяться на ЭП 290 и выше.

6.4.1.1.3 Сообщения о треках PACOTS, содержащие подробную информацию о треках, будут ежедневно рассылаться пользователям одним из РДЦ. Сообщения будут рассылаться на регулярной основе с учетом требований пользователей к планированию полетов. Любые последующие изменения будут выпускаться в срочном порядке. Пилоты должны планировать полеты в соответствии с ежедневными сообщениями о треках.

Примечание. Инструктивный материал по PACOTS, содержащий подробную информацию об установлении треков, боковом разноте треков, присвоении эшелонов, требованиях к передаче донесений о местоположении и другую информацию, публикуется в сборниках аэронавигационной информации или в соответствующих приложениях к ним тех государств, которые используют гибкую систему треков в своем воздушном пространстве или зонах ответственности.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

**6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением
и контроля за ним (A-SMGCS)**

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV

6.6.1 Общие положения

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда**6.7.4.1 Производство полетов в регионе MID ИКАО**

6.7.4.1.1 В узловых диспетчерских районах государственные воздушные суда, не оснащенные оборудованием RNAV, утвержденным к полетам в соответствии с RNP 5, должны направляться по маршрутам SID и STAR, не предназначенным для полетов с использованием RNAV.

6.7.4.1.2 Такие воздушные суда на маршрутном этапе полета должны направляться по маршрутам ОВД, определяемым средствами VOR/DME.

6.7.4.1.3 Если применить вышеизложенные правила невозможно, орган УВД обеспечивает радиолокационное наведение воздушного судна до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью собственных средств.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

6.8.1 При использовании комбинированного эшелонирования применяются следующие правила:

а) Воздушное судно может получить разрешение выйти на внешний маршрут системы не в обычной, а в другой точке входа при условии, что:

- 1) выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на этом маршруте;

- 2) выдерживается комбинированное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на следующем соседнем маршруте.
- b) Воздушное судно может получить разрешение покинуть внешний маршрут системы не в обычной, а в другой точке выхода при условии, что его курс отклоняется таким образом, что боковое удаление от маршрута возрастает, до тех пор пока не будет обеспечено продольное или некомбинированное боковое или некомбинированное вертикальное эшелонирование между этим воздушным судном и любым другим воздушным судном в данной системе.
- c) Воздушное судно может получить разрешение изменить маршрут на соседний маршрут в системе при условии, что:
 - 1) продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на маршруте, который данное воздушное судно покидает, выдерживается, до тех пор пока воздушное судно не займет маршрут, в направлении которого оно следует;
 - 2) выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на маршруте, в направлении которого следует данное воздушное судно;
 - 3) выдерживается комбинированное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на следующем соседнем маршруте.
- d) Воздушное судно может получить разрешение пересечь систему при условии, что выдерживается продольное или некомбинированное боковое или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном в системе.
- e) Воздушное судно может получить разрешение изменить высоту на маршруте, если выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на данном маршруте независимо от положения любых других воздушных судов на соседних маршрутах.

Примечание. Некомбинированное эшелонирование представляет собой эшелонирование в соответствии с минимумами, предусмотренными в пп. 6.2.1 и 6.2.2, и минимумами в п. 5.3.2 PANS-ATM.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM

6.10.1 Общие положения

6.10.1.1 Разрешение УВД на вход в воздушное пространство RVSM, оговоренное в п. 4.2.2, не предоставляется гражданским воздушным судам, не утвержденным к выполнению полетов с использованием RVSM.

6.10.1.2 Разрешение УВД на вход в воздушное пространство RVSM не предоставляется гражданским воздушным судам, выполняющим групповые полеты..

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

Нет.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание (Приложение 11, глава 3; P-ATM, главы 10 и 11)

6.11.1.1 В том случае, когда планируется вход воздушного судна в смежный район, информация о любых изменениях расчетных данных, составляющих три минуты или более, передается смежному районному диспетчерскому центру, как правило, по телефону.

6.11.2 RNAV

Ухудшение параметров или отказ оборудования RNAV на воздушном судне: координация расчетных данных с помощью ЭВМ

6.11.2.1 В случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган УВД информирует об этом принимающий орган УВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) после позывного этого воздушного судна.

Ухудшение параметров или отказ оборудования RNAV на воздушном судне: устная координация расчетных данных

6.11.2.2 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган УВД включает фразу "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) в конце сообщения.

Государственные воздушные суда, не оснащенные оборудованием RNAV: регион MID ИКАО

6.11.2.3 В случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган УВД информирует об этом принимающий орган УВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) после позывного соответствующего воздушного судна.

6.11.2.4 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган УВД включает фразу "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) в конце сообщения.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

6.11.4.1 Если принимающий орган не получил план полета, то направляющий орган устно информирует принимающий орган о том, утверждено ли данное воздушное судно к полетам с использованием RVSM.

6.11.4.2 В том случае, когда отдельное воздушное судно оказывается в чрезвычайной ситуации в полете, которая влияет на выполнение полетов с использованием RVSM, соответствующее координационное сообщение (сообщения) дополняется устным описанием причины чрезвычайной ситуации.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД**6.12.1 План полета и вылет**

Нет.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)**6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)**

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Передача информации SIGMET на борт воздушных судов осуществляется по инициативе соответствующего органа ОВД предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

(P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушных судов в пределах 60 мин полета до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

Нет.

7.2.3 RNP

7.2.3.1 Для эксплуатационной оценки безопасности системы воздушного пространства на маршрутах или в районах, где применяется эшелонирование 93 км (50 м. миль), должны применяться следующие критерии:

- а) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 46 км (25 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $7,0 \times 10^{-4}$;
- б) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 74–110 км (40–60 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $4,1 \times 10^{-5}$.

7.2.3.2 До введения эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) государства проводят достаточно продолжительную и достоверную проверку системы с целью демонстрации того, что максимальная допустимая частота боковых отклонений, превышающих или равных 27,8 км (15 м. миль), не будет превышать значения, указанные в таблице В-1 дополнения В к Приложению 11. Проверка должна проводиться после выполнения перечисленных в главе 4 минимальных требований к навигации, связи и наблюдению.

7.2.3.3 После введения эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) реализуется программа контроля для периодической проверки того, что фактическая частота боковых отклонений в системе, превышающих или равных 27,8 км (15 м. миль), не превышает максимальные значения, указанные в таблице В-1 дополнения В к Приложению 11.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 Контроль производства полетов в воздушном пространстве RVSM осуществляется с целью оценки текущего соблюдения воздушными судами требований к характеристикам выдерживания относительной высоты.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

9.3.1 При полетах воздушных судов в океаническом воздушном пространстве РПИ Брисбен, Манила, Мельбурн, Науру, Окленд океанический (Новая Зеландия), Порт-Морсби, Фукуока и Хониара применяются следующие правила. Эти правила дополняют, а не заменяют правила/нормативные положения государств.

9.3.1.1 При полной потере связи воздушное судно:

- a) пытается восстановить связь всеми другими возможными способами;
- b) если все попытки восстановить связь с органом УВД являются безуспешными:
 - 1) установить приемоответчик на код 7600;
 - 2) если имеется возможность, передавать "блиндром" через соответствующие промежутки времени: опознавательный индекс воздушного судна, эшелон полета, местоположение воздушного судна (включая индекс маршрута ОВД или код трека) и намерения на используемой частоте, а также на частоте 121,5 МГц (или дублировать на частоте 123,45 МГц ОВЧ-связи "воздух – воздух" по каналу "интерпайлот");
 - 3) следить за воздушными судами, которые могут представлять опасность как визуально, так и с помощью бортовых систем предупреждения столкновений или по индикаторам воздушной обстановки (если таковые имеются);
 - 4) включить все внешние бортовые огни (с учетом соответствующих эксплуатационных ограничений);

- 5) выдерживать последние заданные скорость и эшелон в течение 60 мин, после того как воздушное судно не смогло сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений (включая полеты с ADS-C), и после этого скорректировать скорость и абсолютную высоту в соответствии с представленным планом полета;

Примечание. В воздушном пространстве, в котором разрешено применять процедуры, касающиеся оперативных боковых смещений (ПОБС), воздушные суда, у которых отказала связь, могут также начать выполнение ПОБС в соответствии с AIP государства, включая смещение на 1,8 км или 3,7 км (1 м. миля или 2 м. мили) вправо от линии пути.

- 6) по выходе из океанического воздушного пространства соблюдать соответствующие правила и нормативные положения государства.

9.3.1.2 При потере связи орган УВД обеспечивает между воздушным судном, у которого отказала связь, и другими воздушными судами эшелонирование, исходя из предположения, что воздушное судно, у которого отказала связь, будет выполнять полет в соответствии с указанными в п. 9.3.1.1 правилами.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

9.4.1.1 При полетах в регионе MID ИКАО, если из-за отказа системы RNAV или ухудшения ее характеристик до уровня ниже RNP 5 воздушное судно не способно выйти на маршрут ОВД, обозначенный как RNP 5, или продолжить полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением, пилот по возможности запрашивает изменение диспетчерского разрешения.

9.4.1.2 Последующие действия УВД в отношении такого воздушного судна будут зависеть от характера доложенного отказа и общей ситуации с воздушным движением. Во многих ситуациях продолжение полета в соответствии с текущим диспетчерским разрешением остается возможным. В случае, если обеспечить это невозможно, может потребоваться изменить диспетчерское разрешение для возврата к использованию VOR/DME.

9.4.2 Действия органа ОВД

9.4.2.1 При полетах в регионе MID ИКАО, если из-за отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, обнаруженного до или после вылета, воздушное судно не способно отвечать требованиям п. 4.1.1.5.3.3, применяются правила УВД, указанные соответственно в пп. 6.11.2.1 и 6.11.2.2.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

9.5.1.1 Пилот как можно быстрее информирует орган УВД о любых обстоятельствах, при которых воздушное судно не может соблюдать требования, предъявляемые к навигации в вертикальной плоскости в воздушном пространстве RVSM. В таких случаях пилот, по возможности, получает измененное разрешение до начала ухода с

разрешенного маршрута и/или эшелона полета. Если до выполнения такого ухода измененное разрешение получить невозможно, пилот получает измененное разрешение как можно быстрее после этого.

Примечание. Под чрезвычайной ситуацией в полете, влияющей на полет в воздушном пространстве RVSM, понимаются непредвиденные обстоятельства, непосредственно влияющие на способность одного или нескольких воздушных судов выполнять полет в соответствии с требованиями к характеристикам навигации в вертикальной плоскости в воздушном пространстве RVSM. Такие чрезвычайные ситуации в полете могут возникать в результате ухудшения характеристик бортового оборудования, обеспечивающего выдерживание относительной высоты, или воздействия атмосферной турбулентности.

9.5.2 Ухудшения характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

(Приложение 6, часть I, глава 7 и добавление 4; Приложение 6, часть II, глава 7 и добавление 2)

9.5.2.1 При получении от пилота воздушного судна, утвержденного к полетам с RVSM и выполняющего полет в воздушном пространстве RVSM, информации о том, что оборудование его воздушного судна более не отвечает техническим требованиям к RVSM, орган УВД рассматривает это воздушное судно как не утвержденное к полетам с RVSM.

9.5.2.2 Орган УВД немедленно принимает меры для обеспечения минимального вертикального эшелонирования 600 м (2000 футов) или соответствующего горизонтального эшелонирования данного воздушного судна от всех других воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве RVSM. Воздушное судно, утратившее свой статус утвержденного к полетам с RVSM, как правило, выводится службой УВД из воздушного пространства RVSM, когда это становится возможным.

9.5.2.3 Пилоты как можно быстрее информируют орган УВД о восстановлении любой должной функциональности оборудования, требуемой для удовлетворения RVSM.

9.5.2.4 Первый РДЦ, получающий информацию об изменении статуса RVSM воздушного судна, осуществляет соответствующую координацию с соседними РДЦ.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

9.5.3.1 Если воздушное судно, выполняющее полет в воздушном пространстве RVSM, попадает в зону сильной турбулентности, вызванной метеорологическими условиями или спутным вихрем, которая, по мнению пилота, повлияет на способность воздушного судна выдерживать разрешенный эшелон полета, пилот информирует об этом орган УВД. Орган УВД устанавливает или должное горизонтальное эшелонирование, или увеличенный минимум вертикального эшелонирования.

9.5.3.2 Орган УВД, по мере возможности, удовлетворяет запросы пилота об изменении эшелона полета и/или маршрута и по необходимости передает ему информацию о воздушном движении.

9.5.3.3 Орган УВД запрашивает донесения от экипажей других воздушных судов, чтобы определить необходимость временного прекращения применения RVSM полностью или в определенном диапазоне эшелонов полета и/или районе.

9.5.3.4 РДЦ, временно прекращающий применение RVSM, координирует такое прекращение и любые требуемые изменения пропускной способности секторов с соответствующими соседними РДЦ для обеспечения упорядоченного перехода к передаче контроля воздушного движения.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

9.5.4.1 Если возникновение сильной турбулентности предсказывается метеорологическим прогнозом, орган УВД определяет необходимость временного прекращения применения RVSM, а также период времени и конкретный(ые) эшелон(ы) полета и/или район такого временного прекращения.

9.5.4.2 Если применение RVSM будет временно прекращено, РДЦ, прекращающий применение RVSM, координирует с соседними РДЦ эшелоны полета, приемлемые для передачи контроля воздушного движения, если только соглашение между центрами не предусматривает применения определенной схемы распределения эшелонов полета в чрезвычайных обстоятельствах. РДЦ, прекращающий применение RVSM, также координирует применимую пропускную способность секторов с соответствующими соседними РДЦ.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

(P-ATM, глава 12)

10.1 RNAV

10.1.1 В регионе MID ИКАО при первом контакте на частоте УВД в случае ухудшения характеристик или отказа системы RNAV пилот включает в сообщение фразу "UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT" (НЕ МОГУ ВЫПОЛНЯТЬ ИЗ-ЗА ОБОРУДОВАНИЯ RNAV) сразу же после позывного воздушного судна.

10.1.2 В регионе MID ИКАО при первом контакте на частоте УВД государственного воздушного судна, не оснащенного оборудованием RNAV, пилот включает в сообщение фразу "NEGATIVE RNAV" (RNAV ОТСУТСТВУЕТ) сразу же после позывного воздушного судна.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршрутам или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

12.1.1 При использовании линии передачи данных "воздух – земля" и применении автоматического зависимого наблюдения (ADS) РДЦ назначают среди воздушных судов, намеревающихся выполнять полеты по маршрутам с высокой плотностью движения, воздушные суда, которым необходимо каждые 15 мин включать в сообщения ADS блок метеорологической информации. Такое назначение осуществляется РДЦ, передающим диспетчерское разрешение, посредством включения в контракт ADS сведений о требуемой частоте передачи метеорологических донесений. Назначение обычно производится таким образом, чтобы на каждый маршрут и конкретный эшелон полета назначалось одно воздушное судно приблизительно с часовым интервалом.

12.1.2 Воздушным судам, которым выдано разрешение выполнять полеты по маршрутам с высокой плотностью воздушного движения в РПИ Амман, Бахрейн, Дамаск, Джидда, Кабул, Маскат, Тегеран и Эмираты, в период с 23:00 до 05:00 UTC необходимо передавать данные регулярных метеорологических наблюдений только в том случае, если это оговорено в полученных ими диспетчерских разрешениях в соответствии с положениями п. 12.1.1.

12.1.3 Воздушным судам, которым выдано разрешение выполнять полеты по воздушным трассам с высокой плотностью воздушного движения между Токио и Гонконгом, Токио и Тайбэем, Гонконгом и Тайбэем, Гонконгом и Бангкоком, Гонконгом и Сингапуром, Гонконгом и Куала-Лумпуром, Бангкоком и Куала-Лумпуром, Бангкоком и Сингапуром, необходимо передавать данные регулярных метеорологических наблюдений только в том случае, если это оговорено в полученных ими разрешениях в соответствии с положениями п. 12.1.1.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА СЕВЕРОАМЕРИКАНСКОГО РЕГИОНА (NAM)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 3 и PANS-ATM (Дос 4444). Район применения Дополнительных региональных правил NAM обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	NAM 1-1
Планы полета	2	NAM 2-1
Средства связи	3	NAM 3-1
Навигация	4	NAM 4-1
Наблюдение	5	NAM 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	NAM 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	NAM 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	NAM 8-1
Специальные правила	9	NAM 9-1
Фразеология	10	NAM 10-1
Поиск и спасание	11	NAM 11-1
Метеорология	12	NAM 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	NAM 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

1.1.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

1.2.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нет.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

Нет.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 18 плана полета указывается регистрация воздушного судна.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

Нет.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)**2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)**

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

2.3.1 Общие положения

Нет.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

Нет.

3.1.3 Донесения о местоположении

Нет.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

3.5.2.1.1 Авиационная подвижная ВЧ-связь для полетов, выполняемых в арктической части РПИ Анкоридж континентальный и Анкоридж арктический, обеспечивается на частотах семейства частот D Северной Атлантики (NAT-D) через центр "Гандер радио".

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода Североамериканского региона (NAM) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. RNAV 10 сохраняет обозначение RNP 10, как указано в п. 1.2.5.5 тома I Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613).

Область применения

4.1.1.1.1 Минимум бокового эшелонирования с интервалом 93 км (50 м. миль) может применяться для воздушных судов, выполняющих полеты в диспетчерском(их) районе(ах) РПИ Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный и Эдмонтон.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.2 Для выполнения положений п. 4.1.1.1.1 воздушное судно и эксплуатант должны быть утверждены в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта как отвечающие следующим требованиям (или аналогичным требованиям):

- а) воздушные суда утверждены для RNP 10 или RNP 4;
- б) эксплуатанты учреждают программы с целью уменьшения числа серьезных навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:

Примечание. Подробный инструктивный материал по RNP и RNAV содержится в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613).

4.1.1.2 RNAV 5

Нет.

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

Нет.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)**4.1.2.1 RNP 4**

Нет.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**Район применения**

4.2.1 Минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) применяется между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих районах полетной информации/диспетчерских районах (РПИ/СТА):

Альбукерке, Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Атланта, Бостон, Ванкувер, Вашингтон, Виннипег, Гандер, Денвер, Джэксонвилл, Индианаполис, Канзас-Сити, Кливленд, Лос-Анджелес, Майами, Мемфис, Миннеаполис, Монктон, Монреаль, Нью-Йорк, Окленд, Сиэтл, Солт-Лейк-Сити, Торонто, Форт-Уорт, Хьюстон, Чикаго и Эдмонтон.

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.2 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона NAM, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должно удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I, часть III)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.4 Использование приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

6.1.1 Содержание

Нет.

6.1.2 Соблюдение

Нет.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В; Р-АТМ, главы 5 и 15)

6.2.1.1 За исключением положений, приведенных в пп. 6.2.1.2 – 6.2.1.5, минимальное боковое эшелонирование в РПИ и диспетчерском районе Анкоридж арктический и Эдмонтон составляет 167 км (90 м. миль).

6.2.1.2 Минимальное боковое эшелонирование между воздушными судами в воздушном пространстве Канады, утвержденными для MNPS, но не утвержденными для RNP 10 или RNP 4, составляет 110 км (60 м. миль).

6.2.1.3 Минимальное боковое эшелонирование между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, составляет 93 км (50 м. миль), за исключением минимального бокового эшелонирования между воздушными судами, переходящими из воздушного пространства, на которое распространяются Технические требования Канады к минимальным навигационным характеристикам (CMNPS), в другое воздушное пространство MNPS, где оно составляет 110 км (60 м. миль).

6.2.2 Продольное

(Р-АТМ, глава 5)

6.2.2.1 Минимальное продольное эшелонирование в диспетчерском районе Анкоридж арктический составляет:

а) 15 мин между воздушными судами с ТРД:

1) этот интервал эшелонирования может быть уменьшен до 10 мин при условии, что применяется метод числа Маха в соответствии с п. 5.4.2.4 PANS-АТМ; или

б) 20 мин между другими воздушными судами.

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

(Приложение 2, добавление 3; PANS-ATM, глава 5)

6.2.4.1 В пределах РПИ, указанных в п. 4.2.1, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется RVSM 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 Указанный в п. 6.2.4.1 минимум эшелонирования применяется между воздушными судами только в тех случаях, когда эти воздушные суда и эксплуатант в соответствующих случаях утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта к выполнению полетов в пространстве RVSM.

6.2.4.3 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.4.4 Заинтересованные государства публикуют соответствующую информацию в сборниках аэронавигационной информации, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, где, при необходимости, будут применяться сокращенный минимум эшелонирования и соответствующие специальные правила.

6.2.4.5 Эксплуатанты соблюдают эксплуатационные нормы и правила, применимые в районе полетов с RVSM, указанном в п. 4.2.1.

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

Нет.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

6.3.1 Установление эшелона

Нет.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

Нет.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**6.6.1 Общие положения**

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**6.10.1 Общие положения****6.10.1.1 Эксплуатация воздушных судов, не утвержденных к полетам с использованием RVSM**

6.10.1.1.1 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

(Приложение 2, добавление 3; Приложение 6, части I и II, глава 7; Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.10.2.1 Для обеспечения перехода воздушных судов в воздушное пространство/из воздушного пространства, в котором применяется минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно, полномочные органы ОВД могут определить установленные воздушные пространства, обозначаемые как зоны перехода с применением сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM).

6.10.2.2 Зона перехода RVSM простирается в вертикальной плоскости, как правило, от ЭП 290 до ЭП 410 включительно, в горизонтальной плоскости имеет размеры, установленные соответствующим полномочным органом ОВД либо индивидуально, либо по консультации между соответствующими полномочными органами ОВД и при их согласии, и примыкает к установленному воздушному пространству RVSM, перекрывается им или находится в его пределах.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание

Нет.

6.11.2 RNAV

Нет.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД

6.12.1 План полета и вылет

(P-АТМ, глава 10)

6.12.1.1 Сообщения, касающиеся представленных планов полетов, которые планируются выполнять в регионе NAT на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от северной и южной границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, адресуются районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание районов полетной информации NAT по этому маршруту и, кроме того, районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание ближайших смежных районов полетной информации NAT.

6.12.1.2 При выполнении полетов из расположенных в смежных регионах пунктов в регион NAT без промежуточных посадок сообщения, касающиеся представленных планов полета, передаются в соответствующие районные диспетчерские центры сразу же после представления плана полета.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)

6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

Нет.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

Нет.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 RNAV 10 (RNP 10)

7.2.2.1.1 До начала внедрения для систем маршрутов, на которых действует минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль), устанавливается целевой уровень безопасности полетов (TLS), равный 5×10^{-9} катастроф на 1 ч полета в одном измерении. Уровень безопасности такого воздушного пространства определяется посредством выявления угрозы и/или анализа риска безопасности.

Примечание. Подробный инструктивный материал по проведению оценок безопасности полетов содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689) и Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

7.2.2.1.2 В целях предоставления данных для оказания помощи в оценке достигнутых навигационных характеристик парка воздушных судов в боковом измерении по отношению к минимуму бокового эшелонирования осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Постоянно проводится оценка состояния безопасности полетов с целью обеспечить соответствие установленных уровней безопасности полетов положениям ИКАО об управлении безопасностью полетов.

Примечание. Контроль будет осуществляться согласно соответствующему инструктивному материалу, подготовленному ИКАО. Подробный инструктивный материал содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689) и Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 Целевой уровень безопасности полетов (TLS)

7.2.4.1.1 Применение RVSM в воздушном пространстве, указанном в п. 4.2.1, отвечает TLS, равному 5×10^{-9} катастроф на один час полета воздушного судна по всем причинам риска в вертикальном измерении.

7.2.4.1.2 В целях оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, в установленном воздушном пространстве RVSM осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Контроль включает проведение оценки других источников риска с целью обеспечения того, чтобы указанный в п. 7.2.4.1.1 целевой уровень безопасности полетов не был превышен.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

Нет.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.4.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Нет.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

Нет.

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (Приложение 3, глава 5)

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА СЕВЕРОАТЛАНТИЧЕСКОГО РЕГИОНА (NAT)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (части I, II и III), Приложении 8, Приложении 10, Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Они не применяются в местных районах, установленных соответствующими полномочными органами вокруг Бермудских островов, Исландии, Фарерских островов и Санта-Марии, а также в Гренландии. Район применения Дополнительных региональных правил NAT обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	NAT 1-1
Планы полета	2	NAT 2-1
Средства связи	3	NAT 3-1
Навигация	4	NAT 4-1
Наблюдение	5	NAT 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	NAT 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	NAT 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	NAT 8-1
Специальные правила	9	NAT 9-1
Фразеология	10	NAT 10-1
Поиск и спасание	11	NAT 11-1
Метеорология	12	NAT 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	NAT 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

1.1.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или же по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 При полетах на эшелоне (ЭП) 60 или на высоте 600 м (2000 фут) или выше над уровнем земли (в зависимости от того, что выше) полеты выполняются по правилам полетов по приборам в пределах:

- а) районов полетной информации (РПИ) Нью-Йорк океанический, Гандер океанический, Шенвик океанический, Санта-Мария океанический, Сенрестрем и Рейкьявик;
- б) РПИ Будё океанический при полетах на расстоянии более 185 км (100 м. миль) в сторону моря от береговой линии.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нет.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; P-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

2.1.2.1 В п. 10 а) плана полета всех воздушных судов, утвержденных для RNAV (RNP 10) и планирующих выполнять полеты в регионе NAT, включается буква R, а в п. 18 плана полета после индекса PBN/дескриптор A1.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

2.1.3.1 В п. 10 а) плана полета всех воздушных судов, утвержденных для RNP 4 и планирующих выполнять полеты в регионе NAT, включается буква R, а в п. 18 плана полета после индекса PBN/дескриптор L1.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

2.1.4.1 В п. 10 а) плана полета всех воздушных судов, утвержденных к полетам с MNPS и планирующих выполнять полеты в регионе NAT, указывается буква X.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 10 а) плана полета всех воздушных судов, утвержденных для RVSM и планирующих выполнять полеты в регион NAT, независимо от запрашиваемого эшелона полета, включается буква W.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут**2.1.9.1 Общие положения**

2.1.9.1.1 Полеты, выполняемые полностью или частично за пределами организованной системы треков, планируются по трекам большого круга, соединяющим последовательные основные точки. Планы полетов составляются в соответствии со следующими положениями.

2.1.9.1.2 Полеты между Северной Америкой и Европой рассматриваются в целом как полеты, выполняемые преимущественно в направлении "восток – запад". Однако полеты, планируемые между этими двумя континентами через Северный полюс, рассматриваются как полеты, выполняемые преимущественно в направлении "север – юг".

2.1.9.2 Полеты, выполняемые преимущественно в направлении "восток – запад"

2.1.9.2.1 При полетах, выполняемых на 70° с. ш. или южнее, планируемые треки, как правило, определяются основными точками, образованными пересечением половины или целых градусов широты с меридианами, расположенными с интервалами 10° от Гринвичского меридиана до 70° з. д.

2.1.9.2.2 При полетах, выполняемых к северу от 70° с. ш. и на 80° с. ш. или южнее, планируемые треки, как правило, определяются основными точками, образованными пересечением параллелей широты, выраженными в градусах и минутах, с меридианами, которые, как правило, расположены с интервалами 20° от Гринвичского меридиана до 60° з. д., используя 000° з. д., 020° з. д., 040° з. д. и 060° з. д.

2.1.9.2.3 При полетах, выполняемых на 80° с. ш. или южнее, расстояние между основными точками, насколько это возможно, не превышает одного часа полета. Дополнительные основные точки следует устанавливать по мере необходимости в зависимости от скорости воздушного судна или угла, под которым эти меридианы пересекаются, например:

- a) с интервалом 10° долготы (между 5° з. д. и 65° з. д.) при полетах, выполняемых на 70° с. ш. или южнее;
- b) с интервалом 20° долготы (между 10° з. д. и 50° з. д.) при полетах, выполняемых к северу от 70° с. ш. и на 80° с. ш. или южнее.

2.1.9.2.4 Если время полета между последовательно расположенными основными точками, указанными в п. 2.1.9.2.3, составляет менее 30 мин, то одна из этих точек может быть пропущена.

2.1.9.2.5 При полетах, выполняемых к северу от 80° с. ш., планируемые треки, как правило, определяются основными точками, образованными пересечением параллелей широты, выраженными в градусах и минутах, с меридианами, выраженными в целых градусах. Расстояние между основными точками, насколько это возможно, не превышает 60 мин полета.

2.1.9.3 Полеты, выполняемые преимущественно в направлении "север – юг"

2.1.9.3.1 При полетах, траектории которых проходят по 80° с. ш. или южнее преимущественно в направлении "север – юг", планируемые треки, как правило, определяются основными точками, образованными пересечением целых градусов долготы с установленными параллелями широты, расположенными с интервалами 5°.

2.1.9.3.2 При полетах, выполняемых к северу от 80° с. ш., планируемые треки, как правило, определяются основными точками, образованными пересечением параллелей широты, выраженными в градусах и минутах, с меридианами, выраженными в целых градусах. Расстояние между основными точками, насколько это возможно, не превышать 60 мин полета.

2.1.9.4 Полеты по организованному треку

2.1.9.4.1 При полетах, выполняемых по одному из организованных треков от точки входа в РПИ NAT до точки выхода, организованный трек определяется в плане полета сокращением "NAT", за которым следует кодовая буква, присвоенная этому треку.

2.1.9.5 Полеты по фиксированным маршрутам ОВД

2.1.9.5.1 При полетах, выполняемых по фиксированным маршрутам сети маршрутов ОВД между Канадой, Соединенными Штатами Америки, Бермудскими островами и регионом CAR, трек определяется соответствующей ссылкой на данную сеть маршрутов.

2.1.10 Расчетное время

2.1.10.1 В п. 18 плана полета указывается суммированное расчетное истекшее время до границы каждого океанического РПИ.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых предполагается выполнять в диспетчерских районах Будё океанический, Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Рейкьявик, Санта-Мария океанический и Шенвик океанический, планируемое истинное число Маха на любом участке полета в пределах этих диспетчерских районов указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

2.1.12.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых предполагается выполнять в диспетчерских районах Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Рейкьявик, Санта-Мария океанический и Шенвик океанический, запросы относительно выделения подходящего альтернативного эшелона полета могут включаться в п. 18 плана полета.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Обслуживание по линии передачи данных

2.1.14.1 В п. а) плана полета всех воздушных судов, планирующих выполнять полеты в регионе NAT с предполагаемым использованием обслуживания по линии передачи данных, включается соответствующий дескриптор (J2, J5 или J7) с целью указать на наличие оборудования, совместимого с FANS 1/A.

2.1.15 Автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания (ADS-B)

2.1.15.1 В п. 10 b) плана полета всех воздушных судов, утвержденных для использования ADS-B и планирующих выполнять полеты в регионе NAT, в зависимости от конкретного случая, включается или дескриптор B1, или B2.

Примечание. Право на обслуживание ADS-B в регионе NAT основывается на рекомендациях по обеспечению соответствия AMC 20-24 Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП) или на эквивалентных положениях.

2.1.16 Регистрационный знак воздушного судна

2.1.16.1 В п. 18 плана полета всех воздушных судов, планирующих выполнять полеты в регионе NAT, после индекса REG/ включается регистрационный знак воздушного судна.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

(Приложение 2, глава 3; P-ATM, глава 4)

2.3.1 Общие положения

2.3.1.1 Планы полетов, начинающихся в пунктах, расположенных в смежных регионах с входом в регион NAT без промежуточных посадок, представляются как можно раньше.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

Нет.

3.1.3 Донесения о местоположении (Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.3.1 Если нет других требований органов обслуживания воздушного движения, донесения о местоположении при полетах по маршрутам, не определенным установленными пунктами передачи донесений, передаются над перечисленными в плане полета основными точками.

3.1.3.2 Органы обслуживания воздушного движения могут потребовать от любого воздушного судна, выполняющего полет преимущественно в направлении "восток – запад", сообщать о своем местоположении над любым из промежуточных меридианов, расположенных с интервалами:

- а) 10° долготы к югу от 70° с. ш. (между 5° з. д. и 65° з. д.);
- б) 20° долготы к северу от 70° с. ш. (между 10° з. д. и 50° з. д.).

3.1.3.3 Требуя от воздушных судов передавать донесения о местоположении через промежуточные интервалы, органы обслуживания воздушного движения будут руководствоваться необходимостью иметь информацию о местоположении примерно с часовыми интервалами, а также необходимостью учитывать различные типы воздушных судов и различные метеорологические условия и условия движения.

Местоположение и время

3.1.3.4 Устные донесения о местоположении обозначаются произносимым словом "position" (местоположение), которое передается непосредственно перед или после опознавательного индекса воздушного судна.

3.1.3.5 При полетах за пределами сети маршрутов ОВД местоположение выражается в значениях широты и долготы следующим образом:

- а) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "восток – запад";
 - 1) широта выражается в градусах и минутах, а
 - 2) долгота только в градусах;

b) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "север – юг":

- 1) широта выражается только в градусах, а
- 2) долгота в градусах и минутах.

3.1.3.6 При передаче донесений о местоположении любое время указывается четырьмя цифрами в часах и минутах.

Время пролета следующего местоположения

3.1.3.7 Если в переданной органу УВД последней информации о расчетном времени пролета следующего местоположения обнаружена ошибка в три минуты или более, скорректированное расчетное время передается заинтересованному органу ОВД как можно быстрее.

Передача

(P-ATM, глава 4)

3.1.3.8 Донесения о местоположении, передаваемые воздушными судами, выполняющими полеты в пределах океанического диспетчерского района на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от общей границы со смежным океаническим диспетчерским районом, включая воздушные суда, выполняющие полеты по линиям пути, проходящим через последовательные точки вдоль такой границы, передаются также районному диспетчерскому центру, обслуживающему смежный диспетчерский район.

3.1.3.9 Ответственность за передачу донесений о местоположении другим органам ОВД, упомянутым в п. 3.1.3.8, может быть возложена на соответствующую(ие) станцию(ии) связи на основе местного соглашения.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Район применения

3.3.1 На всех воздушных судах, предназначенных для выполнения полетов в указанном ниже воздушном пространстве, устанавливается и используется оборудование связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC):

- а) с 7 февраля 2013 года на конкретных треках и на эшелонах полета в системе организованных треков региона NAT (OTS);
- б) с 5 февраля 2015 года в конкретных частях воздушного пространства, к которым предъявляются требования минимальных навигационных характеристик (MNPS).

Примечание 1. Указанные полосы частот для треков и эшелонов полета в границах NAT OTS будут опубликованы соответствующими государствами в национальных AIP и будут ежедневно указываться в сообщениях по маршруту полета в регионе NAT.

Примечание 2. Конкретные части воздушного пространства NAT MNPS и требования, предъявляемые к техническим характеристикам бортового оборудования, в случае их применения будут опубликованы соответствующими государствами в национальных AIP.

Средства обеспечения соответствия

3.3.2 Эксплуатанты, намеревающиеся выполнять полеты в воздушном пространстве, указанном в п. 3.3.1, получают, когда это применимо, разрешение на использование CPDLC либо от государства регистрации, либо от государства эксплуатанта. Государство регистрации или государство эксплуатанта удостоверяет способность оборудования, сертифицированного в соответствии с требованиями, указанными в документе RTCA DO-258/EUROCAE ED-100 или аналогичном документе, функционировать за пределами зоны действия ОВЧ-линии передачи данных.

3.3.3 Обслуживание, предоставляемое в воздушном пространстве, указанном в п. 3.3.1, соответствует требованиям безопасности полетов и техническим характеристикам в океаническом воздушном пространстве, указанным в документе RTCA DO-306/EUROCAE ED-122 или аналогичном документе.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал можно найти в документе ИКАО о глобальной эксплуатационной линии передачи данных (GOLD).

3.4 СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

(Приложение 2, глава 3; P-ATM, глава 15; P-OPS, том 1)

3.4.1 Воздушные суда, оснащенные речевыми средствами связи авиационной подвижной спутниковой (маршрутной) службы (AMS(R)S), могут использовать такое оборудование для предоставления дополнительных возможностей связи ОВД в диспетчерских районах Будё океанический, Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Рейкьявик, Санта-Мария океанический и Шанвик океанический при условии их соответствия следующим требованиям:

- а) оборудование утверждается государством эксплуатанта или государством регистрации;
- б) оборудование эксплуатируется в соответствии с положениями соответствующих AIP;
- в) пилоты используют систему SELCAL в соответствии с разделом 3.5.1 или постоянно прослушивают передачи на выделенной для них частоте в ВЧ-диапазоне;
- г) средства речевой связи AMS(R)S следует предоставлять аэронавигационным станциям, а не службам ОВД, если только это не обусловлено срочностью сообщения.

Примечание 1. Применение речевой связи AMS(R)S в результате возникающих сложностей с прохождением сигнала в ВЧ-диапазоне не относится к аварийной связи. Специально зарезервированные номера

телефонной связи AMS(R)S (краткие коды) для связи со службами радиосвязи на линии "воздух – земля" и службами управления воздушным движением публикуются в случае их утверждения в национальных AIP.

Примечание 2. Речевая связь AMS(R)S не является заменой связи ADS-C, CPDLC или ВЧ, а скорее представляет собой средство уменьшения риска отказов связи, повышающее уровень безопасности полетов и уменьшающее перегруженность ВЧ-диапазона. Речевая связь AMS(R)S предоставляет собой дополнительное средство дискретной связи и обеспечивает возможность упрощения перечня минимального оборудования (MEL), поскольку государства могут разрешать воздушным судам выполнять полеты при наличии только одного исправного комплекта бортового радиооборудования, работающего в ВЧ-диапазоне.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.1.1 При выполнении полетов с использованием ВЧ-связи "воздух – земля" пилоты осуществляют прослушивание заданной радиочастоты. Однако в этом нет необходимости, если осуществляется прослушивание с помощью системы SELCAL и обеспечивается ее правильное использование. Правильное использование системы SELCAL обеспечивается за счет:

- а) включения в план полета кода SELCAL;
- б) корректировки кода SELCAL, если он впоследствии изменяется в связи с заменой воздушного судна или оборудования;
- в) эксплуатационной проверки оборудования SELCAL с соответствующей радиостанцией при первоначальном входе или до входа в океаническое воздушное пространство. Такая проверка SELCAL должна быть успешно завершена до начала прослушивания с помощью системы SELCAL.

Примечание. Прослушивание заданной радиочастоты с помощью системы SELCAL должно осуществляться даже в тех районах региона, где для передачи сообщений "воздух – земля" обеспечивается и используется ОБЧ-связь.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

(Приложение 10, том II, глава 5)

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

3.5.2.1.1 Правила распределения по различным семействам частот диапазона ВЧ NAT сообщений "воздух – земля", передаваемых по каналам ВЧ-связи пользователями на маршрутах NAT, указаны в таблице 1.

Примечание. Сфера использования частот сети радиотелефонной связи расширена с целью охватить арктическую часть РПИ Анкоридж арктический посредством задействования центра "Гандер рэдио".

3.5.2.1.2 В случае перегрузки семейства частот или по другим причинам эксплуатационного характера станции не должны распределять частоты запасного (резервного) семейства воздушным судам, выполняющим полеты за пределами зон, определенных в таблице 1, без предварительной координации и договоренности с другими станциями сети, с тем чтобы свести к минимуму неблагоприятное воздействие на действующий радиообмен в подсети.

Таблица 1. Процедуры распределения сообщений "воздух – земля" в диапазоне ВЧ NAT

Семейство частот диапазона ВЧ NAT	Пролетаемый маршрут или часть маршрута	Радиостанции	Замечания
D	Воздушные суда, выполняющие полеты на маршрутах с точками передачи донесений, расположенными севернее 62° с. ш.	Бодо Гандер Исландия Шенвик	В периоды внепиковой нагрузки и сокращения прослушивания частот других семейств основным семейством частот для связи с воздушными судами, выполняющими полеты севернее 62° с. ш., должно оставаться семейство частот D.
В и С	Воздушные суда, выполняющие полеты по маршрутам с точками передачи донесений, расположенными между 47° с. ш. и 64° с. ш.	Гандер Исландия Шенвик	В целях обеспечения даже в пиковые периоды распределения трафика между семействами частот В и С воздушным судам могут быть распределены частоты любого семейства, исходя из соображений государства регистрации, авиакомпании или других таких критериев, которые согласованы между центрами "Шенвик рэдио" и "Гандер рэдио".
F	Воздушные суда, выполняющие полеты по маршрутам в пределах районов Гандер и Шенвик	Гандер Шенвик	Часы использования частот семейства F координируются на тактической основе между центрами "Шенвик рэдио" и "Гандер рэдио".
A	Воздушные суда, выполняющие полеты по маршрутам с точками передачи донесений, расположенными между 43° с. ш. и 47° с. ш.	Гандер Нью-Йорк Санта-Мария Шенвик	В периоды внепиковой нагрузки и сокращения прослушивания частот других семейств основным семейством частот для связи с воздушными судами, выполняющими полеты южнее 43° с. ш., должно оставаться семейство частот A.
E	Воздушные суда, выполняющие полеты по маршрутам с точками передачи донесений, расположенными южнее 43° с. ш.	Нью-Йорк Санта-Мария	В периоды внепиковой нагрузки и сокращения числа доступных семейств частот, прослушивание этого семейства частот следует прекратить.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

3.5.2.2.1 Радиостанции NAT работают в сети и при необходимости оказывают помощь друг другу и всем воздушным судам в соответствии с положениями тома II Приложения 10.

3.5.2.3 Порядок действий при невозможности получения океанического диспетчерского разрешения по ВЧ-связи (Р-АТМ, глава 15)

3.5.2.3.1 Воздушное судно, у которого отказала радиосвязь, выдерживает заданный эшелон полета, маршрут и скорость до пункта выхода из океанического воздушного пространства. После этого оно предпринимает действия, применяемые в данном воздушном пространстве при отказе радиосвязи.

Примечание. В данном контексте заданным эшелоном полета является эшелон, присвоенный в последнем диспетчерском разрешении, если иное не обусловлено порядком действий при отказе радиосвязи, применяемым предыдущими органами УВД. В любом случае в океаническом районе воздушное судно должно выполнять горизонтальный полет. Заданная скорость должна соответствовать указанному в плане полета первоначальному океаническому числу Маха, если данное воздушное судно не получило разрешение с заданной скоростью.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода Североатлантического региона (NAT) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения. В документе Дос 9613 содержится инструктивный материал в отношении воздушных судов, производства полетов и программ технического обслуживания, касающийся первоначального достижения и постоянного соблюдения разрешенной навигационной спецификации.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. RNAV 10 сохраняет обозначение RNP 10, как указано в п. 1.2.3.5 Дос 9613.

4.1.1.1.1 Спецификация RNP 10 применима к навигационным системам, используемым для обеспечения минимумов эшелонирования, указанных в п. 6.2.1.1 с), если они опубликованы в AIP государства. Кроме того, навигационные характеристики измеряются с целью убедиться в соблюдении следующих критериев, необходимых для использования данных минимумов эшелонирования в РПИ Нью-Йорк океанический:

- a) доля полного полетного времени, когда воздушное судно находится на расстоянии 46 км (25 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $9,11 \times 10^{-5}$;
- b) доля полного полетного времени, когда воздушное судно находится на расстоянии от 74 до 111 км (от 40 до 60 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $1,68 \times 10^{-5}$.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.2 Воздушному судну и эксплуатанту необходимо получить утверждение на выполнение полетов с RNP 10 от государства эксплуатанта или в соответствующих случаях от государства регистрации.

4.1.1.1.3 Эксплуатанты учреждают программы в целях уменьшения числа навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:

- a) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки в целях своевременного выявления навигационных погрешностей для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;
- b) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

4.1.1.2 RNAV 5

Нет.

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN**4.1.1.5.1 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)***Район применения*

4.1.1.5.1.1 MNPS применяются в воздушном пространстве между ЭП 285 и ЭП 420 в пределах океанических диспетчерских районов Санта-Мария, Шенвик, Рейкьявик, Гандер океанический и Нью-Йорк океанический, исключая район, расположенный к западу от 60° з. д. и к югу от 38°30' с. ш.

Примечание. Этот объем воздушного пространства называется "воздушное пространство MNPS".

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, глава 8)

4.1.1.5.1.2 За исключением полетов, указанных в п. 4.1.1.5.1.8, воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве, указанном в п. 4.1.1.5.1.1, имеют такие характеристики навигации в боковой плоскости, которые обеспечивают следующее:

- a) стандартное боковое отклонение от линии пути составляет менее 11,7 км (6,3 м. мили);
- b) доля общего полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на удалении 56 км (30 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $5,3 \times 10^{-4}$;
- c) доля общего полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на удалении 93–130 км (50–70 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $1,3 \times 10^{-4}$.

4.1.1.5.1.3 Соответственно государство регистрации или государство эксплуатанта проверяет, чтобы характеристики навигации в боковой плоскости утвержденного воздушного судна удовлетворяли требованиям, изложенным в п. 4.1.1.5.1.2.

Примечание. Инструктивный материал в отношении первоначального достижения и последующего постоянного обеспечения навигационных возможностей, указанных в п. 4.1.1.5.1.2, опубликован ИКАО под названием "Руководство по производству полетов в воздушном пространстве Североатлантического региона" (NAT Doc.007), и он будет дополняться и обновляться по мере возможности и появления нового материала.

4.1.1.5.1.4 Соответственно воздушные суда, утвержденные государством регистрации или государством эксплуатанта для полетов по RNP 10 (прикладной процесс PBN, соответствующий RNAV 10) или RNP 4, рассматриваются в качестве отвечающих требованиям, указанным в п. 4.1.1.5.1.2.а).

Примечание. Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9613), содержит инструктивный материал в отношении утверждения воздушных судов, производства полетов и программ технического обслуживания в целях первоначального достижения и последующего соблюдения требований RNAV 10 (обозначенная и санкционированная как RNP 10) и RNP 4.

4.1.1.5.1.5 С 1 января 2015 года средства обеспечения соответствия с целью демонстрации характеристик согласно п. 4.1.1.5.1.2 а) выше отвечают навигационным спецификациям RNAV 10 или RNP 4, подробно изложенным в документе "Руководство по навигации, основанной на характеристиках" (Дос 9613). Воздушным судам, которые до 1 января 2015 года утверждены в части MNPS государством регистрации или государством эксплуатанта, исходя из стандартного бокового отклонения от линии пути, составляющего 11,7 км (6,3 м. мили), разрешается выполнять полеты в воздушном пространстве MNPS NAT до 1 января 2020 года.

4.1.1.5.1.6 При выдаче утверждения на производство полетов в воздушном пространстве MNPS государства учитывают предельные периоды времени RNP 10 для воздушных судов, оборудованных дублированными инерциальными навигационными системами (ИНС) или инерциальными опорными системами (IRU).

Примечание. Предельные периоды времени RNP 10 рассматриваются в главе 1 тома II части В Дос 9613.

4.1.1.5.1.7 При выдаче разрешения на производство полетов в воздушном пространстве MNPS государства регистрации убеждаются в том, что в летные тренировки в условиях эксплуатации включаются обязательные процедуры навигационной перекрестной проверки, позволяющие выявлять навигационные погрешности достаточно заблаговременно, чтобы предотвратить непреднамеренное отклонение воздушного судна от маршрута, на который получено диспетчерское разрешение. Инструкции относительно применяемых правил подробно изложены в документе NAT Дос 007.

4.1.1.5.1.8 Для полетов, не требующих океанического разрешения, которые согласно плану выполняются по маршрутам, проходящим через Брестскую океаническую транзитную зону (BOTA) и/или Шеннонскую океаническую транзитную зону (SOTA), не требуется утверждения в части MNPS.

Примечание 1. SOTA определяется как воздушное пространство, ограниченное линией, проходящей через следующие точки: DINIM (51° 00' 00" с. ш. 15° 00' 00" з. д.) – LESLU (51° 00' 00" с. ш. 8° 00' 00" з. д.) – точка с координатами 48° 30' 00" с. ш. 8° 00' 00" з. д. – BEDRA (49° 00' 00" с. ш. 15° 00' 00" з. д.) – DINIM (51° 00' 00" с. ш. 15° 00' 00" з. д.).

Примечание 2. BOTA определяется как воздушное пространство, ограниченное линией, проходящей через следующие точки: точка с координатами 48° 34' 00" с. ш. 8° 45' 00" з. д. – точка с координатами 48° 30' 00" с. ш. 8° 00' 00" з. д. – точка с координатами 45° 00' 00" с. ш. 8° 00' 00" з. д. – точка с координатами 45° 00' 00" с. ш. 8° 45' 00" з. д. – точка с координатами 48° 34' 00" с. ш. 8° 45' 00" з. д.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

4.1.2.1.1 Спецификация RNP 4 применима к навигационным системам, используемым для обеспечения минимумов эшелонирования, указанных в п. 6.2.1.1 b), если они опубликованы в AIP государства. Кроме того, навигационные характеристики измеряются с целью убедиться в соблюдении следующих критериев, необходимых для использования данных минимумов эшелонирования в РПИ Нью-Йорк океанический:

- 1) доля полного полетного времени, когда воздушное судно находится на расстоянии 28 км (15 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $5,44 \times 10^{-5}$;
- 2) доля полного полетного времени, когда воздушное судно находится на расстоянии от 44 до 67 км (от 24 до 36 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $1,01 \times 10^{-5}$.

Средства обеспечения соответствия

4.1.2.1.2 Воздушному судну и эксплуатанту необходимо получить утверждение на выполнение полетов с RNP 4 от государства эксплуатанта или, в соответствующих случаях, от государства регистрации.

4.1.2.1.3 Эксплуатанты учреждают программы в целях уменьшения числа навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:

- а) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки в целях своевременного выявления навигационных погрешностей для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;
- б) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)

Район применения

4.2.1 RVSM применяется в воздушном пространстве между ЭП 290 и ЭП 410 включительно во всех РПИ региона NAT.

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.2 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона NAT, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должно удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Примечание. Инструктивный материал в отношении первоначального достижения и последующего постоянного обеспечения характеристик выдерживания относительной высоты опубликован ИКАО под названием "Руководство по производству полетов в воздушном пространстве Североатлантического региона" (NAT Doc.007), и он будет дополняться и обновляться по мере возможности и появления нового материала.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I)

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.1.1 Все воздушные суда, выполняющие полеты по ППП в регионе NAT, оборудуются приемоответчиком ВОРЛ, передающим данные о барометрической высоте.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.4 Использование приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.4.1 Если органом УВД не предписано иное, пилоты оборудованных ВОРЛ воздушных судов, выполняющих полеты в РПИ NAT, сохраняют последний присвоенный код опознавания (режим A) в течение 30 мин после входа в воздушное пространство NAT.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

(Приложение 2, глава 3; Приложение 6, часть I, глава 6; Приложение 10, том IV; Приложение 11, глава 2; P-OPS, том I; P-ATM, главы 4 и 10)

5.3.1.1 В регионе NAT система БСПС II устанавливается и используется на всех самолетах с ТРД, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса превышает 5700 кг или на которых разрешено перевозить более 19 пассажиров.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Район применения

5.4.1 На всех воздушных судах, предназначенных для выполнения полетов в указанном ниже воздушном пространстве, устанавливается и используется оборудование контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C):

- а) с 7 февраля 2013 года на конкретных треках и на эшелонах полета в системе организованных треков региона NAT (OTS);
- б) с 5 февраля 2015 года в конкретных частях воздушного пространства NAT, к которым предъявляются требования минимальных навигационных характеристик (MNPS).

Примечание 1. Указанные частоты для треков и эшелонов полета в границах NAT OTS будут опубликованы соответствующими государствами в национальных AIP и будут ежедневно указываться в сообщениях по маршруту полета в регионе NAT.

Примечание 2. Конкретные части воздушного пространства NAT MNPS и требования, предъявляемые к техническим характеристикам бортового оборудования, в случае их применения будут опубликованы соответствующими государствами в национальных AIP.

Средства обеспечения соответствия

5.4.2 Эксплуатанты, намеревающиеся выполнять полеты в воздушном пространстве, указанном в п. 5.4.1, получают, когда это применимо, разрешение на использование ADS-C либо от государства регистрации, либо от государства эксплуатанта. Государство регистрации или государство эксплуатанта удостоверяет способность оборудования, сертифицированного в соответствии с требованиями, указанными в документе RTCA DO-258/EUROCAE ED-100 или аналогичном документе, функционировать за пределами зоны действия ОВЧ-линии передачи данных.

5.4.3 Обслуживание по линии передачи данных, предоставляемое в воздушном пространстве NAT, соответствует требованиям безопасности полетов и техническим характеристикам в океаническом воздушном пространстве, указанным в документе RTCA DO-306/EUROCAE ED-122 или аналогичном документе. Контроль выполнения обеспечивает возможность предупреждения диспетчера в том случае, когда сообщения не соответствуют действующему плану полета и используются следующие контракты ADS:

- а) периодические контракты ADS через интервалы, соответствующие требованиям безопасности полетов и опубликованные соответствующими государствами в национальных AIP;

б) нерегулярные контракты ADS, в которые включаются следующие типы событий:

- 1) событие бокового отклонения (LDE) с порогом бокового отклонения 9,3 км (5 м. миль) или менее;
- 2) событие отклонения по дальности на эшелоне полета (LRDE) с порогом вертикального отклонения 90 м (300 фут) или менее;
- 3) событие изменения точки пути (WCE) в точках обязательной передачи сообщений.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал можно найти в документе ИКАО о глобальной эксплуатационной линии передачи данных (GOLD).

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

5.5.1 Процедуры, изложенные в п. 5.5.2, применяются в тех частях указанных ниже РПИ, в которых обеспечивается наблюдение в целях ОВД, основанное на использовании ADS-B:

РПИ Рейкьявик, РПИ Сёндерстрём, РПИ Бодо, РПИ Гандер океанический, восточный сектор РПИ Нью-Йорк океанический и РПИ Санта-Мария океанический.

5.5.2 Воздушное судно, оснащенное оборудованием ADS-B, работающим в режиме расширенного сквиттера на частоте 1090 МГц (1090ES), не ведет передачи ADS-B, за исключением случаев, когда:

- а) воздушное судно передает информацию о местоположении, точность и целостность которой соответствуют переданным значениям показателей качества данных о местоположении; или
- б) воздушное судно всегда передает значение 0 (нулевое значение) для одного или нескольких показателей качества данных о местоположении (NUCp, NIC, NAC или SIL), если требования подпункта а) выше не могут быть выполнены; или
- с) эксплуатант получил освобождение, предоставленное соответствующим полномочным органом ОВД.

Примечание. Инструктивный материал по установке на воздушных судах и утверждению летной годности системы ADS-B OUT, а также по обеспечению соответствия с подпунктом а) выше, приводится в следующих документах:

1. *European Aviation Safety Agency (EASA) AMC 20-24; или*
2. *FAA AC No. 20-165A – Airworthiness Approval of ADS-B; или*
3. *Configuration standards reflected in Appendix XI of Civil Aviation Order 20.18 of the Civil Aviation Safety Authority of Australia*

5.5.3 В тех случаях, когда значение любого показателя качества данных о местоположении (NUCp, NIC, NAC или SIL) равно 0 (нулю), передаваемые по линии связи "вниз" данные ADS-B не используются системой УВД для определения местоположения воздушного судна.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

6.1.1 Содержание

(Приложение 11, глава 3; Р-АТМ, главы 4 и 11)

6.1.1.1 Органы ОВД передают сокращенные разрешения только в тех случаях, когда разрешают воздушному судну следовать по одному из организованных треков в течение всего полета в пределах диспетчерских районов региона NAT или когда разрешают воздушному судну следовать по маршруту, указанному в плане полета. Во всех других случаях в сообщении, содержащем диспетчерское разрешение, указываются полные сведения о разрешенном треке (линии пути).

6.1.1.2 Когда передается сокращенное разрешение следовать по одному из организованных треков, оно включает:

- a) разрешенный трек, обозначенный кодом трека;
- b) разрешенный(е) эшелон(ы) полета;
- c) разрешенное истинное число Маха (в случае необходимости);
- d) если воздушному судну дается указание передавать метеорологическую информацию в ходе полета, включается фраза "SEND MET REPORTS" (ПЕРЕДАВАЙТЕ МЕТЕОДОНЕСЕНИЯ).

6.1.1.3 Получив сокращенное разрешение, пилот повторяет содержание сообщения о разрешении. Кроме того, получив разрешение следовать по одному из организованных треков, пилот повторяет все данные о треке, обозначенном кодовой буквой, за исключением тех случаев, когда имеются альтернативные процедуры с использованием ОВЧ, предусматривающие подтверждение пилотом разрешенного трека.

6.1.1.4 Когда передается сокращенное разрешение следовать по маршруту, указанному в плане полета, оно передается только с использованием прямой связи "диспетчер – пилот", и в него включается:

- a) фраза "разрешено следовать по маршруту, указанному в плане полета";
- b) разрешенный(е) эшелон(ы) полета;
- c) разрешенное истинное число Маха (в случае необходимости).

6.1.1.5 Получив сокращенное разрешение, пилот повторяет содержание сообщения о разрешении. Кроме того, получив разрешение следовать по "маршруту, указанному в плане полета", пилот повторяет все данные о маршруте, указанном в плане полета.

6.1.1.6 Командир воздушного судна в любое время при наличии сомнений запрашивает у органа ОВД полное описание маршрута.

6.1.1.7 Одобренное органом УВД истинное число Маха включается в каждое разрешение, выдаваемое дозвуковым воздушным судам с ТРД, выполняющим полет в диспетчерских районах Будё океанический, Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Рейкьявик, Санта-Мария океанический и Шенвик океанический.

6.1.2 Соблюдение

(Приложение 2, глава 3)

6.1.2.1 Если воздушное судно случайно отклонилось от указанного в диспетчерском разрешении маршрута, оно немедленно предпринимает действия по восстановлению маршрута в пределах 185 км (100 м. миль) от местоположения, в котором было замечено отклонение.

6.1.2.2 Невозможность получения океанического разрешения по каналу речевой ВЧ-связи

(Р-АТМ, глава 15)

6.1.2.2.1 Воздушные суда, выполняющие полет за пределами зоны действия ОВЧ-связи, которые не могут связаться с органом УВД по ВЧ-каналу для получения океанического разрешения, продолжают выдерживать последний заданный эшелон полета по разрешенному маршруту полета до тех пор, пока связь не будет восстановлена.

Примечание. Отказ ВЧ-связи нередко происходит в результате плохого распространения сигнала, часто из-за действия солнечных пятен, что вполне может воздействовать одновременно на несколько воздушных судов, выполняющих полеты в данном районе. Используя ВЧ-связь системы ОрВД рассчитаны на то, что связь может быть временно прервана, но при этом потерявшее связь воздушное судно будет продолжать полет в соответствии с последним полученным и подтвержденным разрешением до тех пор, пока связь не будет восстановлена.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В; Р-АТМ, глава 5)

6.2.1.1 Минимальное боковое эшелонирование составляет:

- а) 55,5 км (30 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты в пределах диспетчерского района РПИ Нью-Йорк океанический, если соблюдаются следующие условия:
 - 1) навигация: спецификация RNP 4 согласно положениям п. 4.1.2.1;
 - 2) связь: CPDLC контролируется на соответствие RCP 240;
 - 3) наблюдение: ADS-C контролируется на соответствие RSP 180.

Примечание. Инструктивный материал по спецификациям, применению и требованиям к характеристикам RCP и RSP содержится в Документе по глобальной эксплуатационной линии передачи данных (GOLD).

- b) 93 км (50 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты в РПИ Нью-Йорк океанический и отвечающими требованиям RNP 10 или RNP 4 согласно соответственно положениям п. 4.1.1.1 или п. 4.1.2.1.
- c) 110 км (60 м. миль) между воздушными судами, которые отвечают техническим требованиям к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), при условии, что часть маршрута проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS;

Примечание. Воздушное пространство NAT MNPS определяется в п. 4.1.1.5.1.1;

- d) 167 км (90 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты за пределами воздушного пространства MNPS, и по крайней мере одно воздушное судно не отвечает требованиям MNPS:
 - 1) между Пиренейским полуостровом и Азорскими островами и
 - 2) между Исландией и пунктами в Скандинавии и Соединенном Королевстве;
- e) 167 км (90 м. миль) между воздушными судами, не утвержденными для RNP 10 или RNP 4, выполняющими полеты за пределами воздушного пространства MNPS, если ни одна часть маршрута не проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS:
 - 1) между Соединенными Штатами Америки/Канадой и Бермудскими островами;
 - 2) к западу от 55° з. д. между Соединенными Штатами Америки, Канадой или Бермудскими островами и пунктами в Карибском регионе.
- f) 223 км (120 м. миль) между другими воздушными судами,

за исключением случаев, когда могут применяться более низкие минимумы, предусмотренные в п. 5.4.1.1.2 PANS-ATM, или еще более уменьшенные минимумы в соответствии с п. 5.11, если соблюдаются условия, указанные в соответствующих положениях PANS-ATM (см. п. 5.4).

6.2.1.2 При практическом применении минимумов, указанных в п. 6.2.1.1 d), e), f) и g), линии пути могут располагаться с учетом разницы в широте, при этом используется 1° вместо 110 км (60 м. миль), 1,5° вместо 167 км (90 м. миль) и 2° вместо 223 км (120 м. миль) при условии, что в любом интервале 10° долготы изменение по крайней мере одной из линий пути в широте не превышает:

- a) 3° на или южнее 58° с. ш.;
- b) 2° севернее 58° с. ш. и южнее 70° с. ш.;
- c) 1° на или севернее 70° с. ш. и южнее 80° с. ш.

На или севернее 80° с. ш. или в тех случаях, когда указанные выше изменения в широте превышаются, требуемое боковое эшелонирование должно обеспечиваться с учетом интервалов между линиями пути, выраженных в морских милях.

6.2.2 Продольное (P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 Минимальное продольное эшелонирование, основанное на времени, между воздушными судами с ТРД составляет:

- а) 15 мин; или
- б) 10 мин при условии, что применяется метод числа Маха при выполнении горизонтального полета, набора высоты или снижения и данные воздушные суда передают донесения над общим пунктом и следуют по непрерывно расходящимся линиям пути до тех пор, пока не будет установлен другой вид эшелонирования:
 - 1) в пункте, где указанные линии пути расходятся, продольное эшелонирование составляет по крайней мере 10 мин;
 - 2) на участке, где обеспечено боковое эшелонирование, продольное эшелонирование составляет по крайней мере 5 мин;
 - 3) в следующей основной точке или до нее будет обеспечено боковое эшелонирование (обычно 10° долготы вдоль линии(й) пути), или, если это не обеспечено, в течение 90 мин после прохождения вторым воздушным судном общего пункта, или в пределах 1112 км (600 м. миль) от общего пункта, в зависимости от того, что по расчетам произойдет раньше.

Примечание. Минимумы, указанные в п. 6.2.2.1 б), дополняют минимумы, указанные в п. 5.4.2.4 PANS-ATM.

6.2.2.2 Минимальное продольное эшелонирование, основанное на расстоянии, между воздушными судами с ТРД составляет:

- а) 93 км (50 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты в пределах диспетчерского района РПИ Нью-Йорк океанический, если соблюдаются следующие условия:
 - 1) навигация: спецификация RNP 10 или RNP 4 согласно положениям соответственно п. 4.1.1.1 или п. 4.1.2.1;
 - 2) связь: CPDLC контролируется на соответствие RCP 240;
 - 3) наблюдение: ADS-C контролируется на соответствие RSP 180.

Примечание. Инструктивный материал по спецификациям, применению и требованиям к характеристикам RCP и RSP содержится в Документе по глобальной эксплуатационной линии передачи данных (GOLD);

- б) 55,5 км (30 м. миль) между воздушными судами, выполняющими полеты в пределах диспетчерского района РПИ Нью-Йорк океанический, если соблюдаются следующие условия:
 - 1) навигация: спецификация RNP 4 согласно положениям п. 4.1.2.1;
 - 2) связь: CPDLC контролируется на соответствие RCP 240;
 - 3) наблюдение: ADS-C контролируется на соответствие RSP 180.

Примечание. Инструктивный материал по спецификациям, применению и требованиям к характеристикам RCP и RSP содержится в Документе по глобальной эксплуатационной линии передачи данных (GOLD).

6.2.2.3 Минимальное продольное эшелонирование, основанное на времени, между воздушными судами, не оснащенными ТРД, составляет:

- а) 30 мин;
- б) 20 мин в районе системы маршрутов Западной Атлантики (WATRS).

Примечание. Границы района WATRS определяются точками с координатами 27°00' с. ш. 77°00' з. д. прямо на 20°00' с. ш. 67°00' з. д. прямо на 18°00' с. ш. 62°00' з. д. прямо на 18°00' с. ш. 60°00' з. д. прямо на 38°30' с. ш. 60°00' з. д. прямо на 38°30' с. ш. 69°15' з. д., затем против часовой стрелки вдоль границы диспетчерского района/района полетной информации Нью-Йорк океанический к границе диспетчерского района/района полетной информации Майами океанический, затем на юг вдоль границы диспетчерского района/района полетной информации Майами океанический до исходной точки.

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

6.2.4.1 Между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в регионе NAT применяется вертикальное эшелонирование 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 При полетах на или выше ЭП 450 вертикальное эшелонирование между сверхзвуковыми воздушными судами и между сверхзвуковыми воздушными судами и любыми другими воздушными судами считается обеспеченным, если эшелоны полета этих двух воздушных судов отличаются, по крайней мере, на 1200 м (4000 фут).

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия, в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

6.2.7.1 Минимумы эшелонирования между перемещающимися зонами временно зарезервированного воздушного пространства

6.2.7.1.1 Боковое эшелонирование составляет:

- а) 110 км (60 м. миль) между ближайшими линиями пути любых воздушных судов, для которых зарезервировано данное воздушное пространство, при условии, что все воздушные суда или групповые полеты отвечают требованиям MNPS; или

- б) 223 км (120 м. миль) между ближайшими линиями пути любых воздушных судов, для которых зарезервировано данное воздушное пространство, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 167 км (90 м. миль).

Примечание. Групповой полет, в составе которого имеется по крайней мере одно воздушное судно, отвечающее требованиям MNPS, рассматривается в качестве отвечающего требованию в отношении применения эшелонирования 110 км (60 м. миль), указанному в п. а).

6.2.7.1.2 Продольное эшелонирование составляет 60 мин.

6.2.7.2 Минимумы эшелонирования между стационарными зонами временно зарезервированного воздушного пространства

6.2.7.2.1 Боковое эшелонирование составляет:

- а) 110 км. (60 м. миль) между границами стационарных зон временно зарезервированного воздушного пространства при условии, что запросившие резервирование органы гарантируют проведение запланированной ими деятельности в пределах запрошенного воздушного пространства, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 84 км (45 м. миль); или
- б) 223 км (120 м. миль) между границами зон зарезервированного воздушного пространства при отсутствии гарантий со стороны запрашивающих резервирование органов, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 167 км (90 м. миль).

6.2.7.3 Минимумы эшелонирования между перемещающимися зонами временно зарезервированного воздушного пространства и другими воздушными судами

6.2.7.3.1 Боковое эшелонирование составляет:

- а) 110 км (60 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД, и ближайшей линией пути любого из воздушных судов, для которых зарезервировано воздушное пространство, при условии, что все воздушные суда отвечают требованиям MNPS и часть маршрута этих воздушных судов проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS; или
- б) 110 км (60 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД, и линией пути группового полета, для которого было зарезервировано воздушное пространство, при условии, что, по крайней мере, одно из воздушных судов, выполняющих групповой полет, и воздушное судно, выполняющее полет под контролем органа УВД, отвечают требованиям MNPS, и часть маршрута этих воздушных судов проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS; или
- с) 223 км (120 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД, и ближайшей линией пути любого из воздушных судов, для которых зарезервировано воздушное пространство, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 167 км (90 м. миль).

6.2.7.4 Минимумы эшелонирования между стационарными зонами временно зарезервированного воздушного пространства и другими воздушными судами

6.2.7.4.1 Боковое эшелонирование составляет:

- а) 56 км (30 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД или внутри перемещающейся зоны резервирования воздушного пространства, и ближайшей границей зарезервированного воздушного пространства при условии, что воздушное судно отвечает требованиям MNPS и часть маршрута этого воздушного судна проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS, и запросивший резервирование воздушного пространства орган гарантирует проведение запланированной им деятельности в пределах запрошенного воздушного пространства; или
- б) 110 км (60 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД или внутри перемещающейся зоны зарезервированного воздушного пространства, и ближайшей границей зарезервированного воздушного пространства при условии, что воздушное судно отвечает требованиям MNPS и часть маршрута этого воздушного судна проходит в пределах, выше или ниже воздушного пространства MNPS, и запросивший резервирование воздушного пространства орган **не** гарантирует проведение запланированной им деятельности в пределах запрошенного воздушного пространства; или
- в) 110 км (60 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД или внутри перемещающейся зоны зарезервированного воздушного пространства, и ближайшей границей зарезервированного воздушного пространства, если воздушное судно **не** отвечает требованиям MNPS и запросивший резервирование воздушного пространства орган гарантирует проведение запланированной им деятельности в пределах запрошенного воздушного пространства, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 84 км (45 м. миль); или
- д) 223 км (120 м. миль) между линией пути воздушного судна, выполняющего полет под контролем соответствующего органа УВД или внутри перемещающейся зоны зарезервированного воздушного пространства, и ближайшей границей зарезервированного воздушного пространства, если воздушное судно **не** отвечает требованиям MNPS и запросивший резервирование воздушного пространства орган **не** гарантирует проведение запланированной им деятельности в пределах запрошенного воздушного пространства, за исключением того, что в океаническом диспетчерском районе Нью-Йорк к западу от 60° з. д. может применяться эшелонирование 167 км (90 м. миль).

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

6.3.1 Установление эшелона

Нет.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

6.4.1.1 Введение и использование организованной системы треков (OTS)

6.4.1.1.1 В тех случаях, когда необходимо оптимально использовать воздушное пространство, районные диспетчерские центры, обслуживающие диспетчерские районы Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Санта-Мария океанический и Шенвик океанический, могут, координируя действия друг с другом и по мере необходимости с районным диспетчерским центром Рейкьявик, вводить организованную систему треков. В этом случае применяются правила, содержащиеся в пп. 6.4.1.1.2 и 6.4.1.1.3.

6.4.1.1.2 Эксплуатанты, выполняющие регулярные или нерегулярные полеты на ЭП 280 или выше в пределах диспетчерских районов Гандер океанический, Нью-Йорк океанический, Шенвик океанический и Санта-Мария (к северу от 30° с. ш.) океанический, направляют заинтересованным районным диспетчерским центрам информацию относительно тех треков, которые, вероятно, будут запрашиваться воздушными судами с ТРД в периоды пиков движения. Такая информация предоставляется как можно раньше до предполагаемых периодов пиков и таким образом, как это оговорено в соответствующих сборниках аэронавигационной информации.

6.4.1.1.3 На основе приведенной выше информации может быть введена OTS. Расположение организованных треков будет зависеть от потребностей движения и других сопутствующих факторов. Соответствующие сообщения об организованных треках будут направляться эксплуатантам районным диспетчерским центром Шенвик океанический для потока воздушного движения с направлением преимущественно на запад и районным диспетчерским центром Гандер океанический для потока воздушного движения с направлением преимущественно на восток. Эти сообщения рассылаются, по крайней мере, за три часа до предполагаемого периода пика движения. Эксплуатанты уведомляются о любых дальнейших изменениях в системе треков, по возможности, в кратчайшие сроки.

6.4.1.2 Обязательное наличие на борту сообщения о системе организованных треков (OTS)

6.4.1.2.1 Все воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве MNPS или выше, имеют на борту копию текущего сообщения OTS.

6.4.1.3 Полеты вдоль северных или южных границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический

6.4.1.3.1 Полеты воздушных судов по трекам через ряд последовательных пунктов, расположенных вдоль северной или южной границы районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, обслуживаются в соответствующих случаях районными диспетчерскими центрами Гандера или Шенвика.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**6.6.1 Общие положения**

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

6.9.1 Воздушные суда, не отвечающие требованиям п.4.1.1.5.1, к полетам в воздушном пространстве MNPS не допускаются.

6.9.2 Эксплуатант, навигационные характеристики воздушного судна которого ухудшились, как можно скорее информирует об этом орган управления воздушным движением (УВД).

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**6.10.1 Общие положения**

Нет.

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

Нет.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД**6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание**

Нет.

6.11.2 RNAV

Нет.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД

6.12.1 План полета и вылет

(P-ATM, глава 11)

6.12.1.1 Сообщения, касающиеся представленных планов полетов, которые планируется выполнять в регионе NAT на расстоянии 110 км (60 м. миль) или менее от северной и южной границ районов полетной информации Гандер океанический и Шенвик океанический, адресуются районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание районов полетной информации NAT по этому маршруту и, кроме того, районным диспетчерским центрам, отвечающим за обслуживание ближайших смежных районов полетной информации NAT.

6.12.1.2 При выполнении полетов из расположенных в смежных регионах пунктов в регион NAT без промежуточных посадок сообщения, касающиеся представленных планов полета, передаются в соответствующие районные диспетчерские центры сразу же после представления плана полета.

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)

6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Информация SIGMET передается на борт воздушных судов путем использования передач VOLMET, путем общего вызова группе воздушных судов или с использованием направленной передачи отдельным воздушным судам по решению соответствующего РДЦ в зависимости от обстоятельств и с учетом необходимости обеспечить своевременное получение воздушными судами такой информации и свести к минимуму загрузку ВЧ-каналов связи по маршруту.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

(P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушных судов в пределах 60 мин полета до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 RNAV 10 (RNP 10)

7.2.2.1 Для систем маршрутов, на которых действует минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль), устанавливается целевой уровень безопасности полетов (TLS), равный 5×10^{-9} катастроф на 1 ч полета в одном измерении. Уровень безопасности такого воздушного пространства определяется посредством соответствующей оценки безопасности.

Примечание. Подробный инструктивный материал по проведению оценок безопасности полетов содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Дос 9689) и в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859).

7.2.2.1.2 В целях предоставления данных для оказания помощи в оценке достигнутых навигационных характеристик парка воздушных судов в боковом измерении по отношению к минимуму бокового эшелонирования осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. На основе собранных данных периодически проводится оценка состояния безопасности полетов с целью подтвердить, что уровень безопасности полетов продолжает соблюдаться. Данные включают эксплуатационные ошибки, обусловленные всеми причинами.

Примечание. Контроль будет осуществляться согласно соответствующему инструктивному материалу, подготовленному ИКАО. Подробный инструктивный материал содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Дос 9689) и в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859).

7.2.2.2 MNPS

7.2.2.2.1 В целях оценки выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к навигационным характеристикам в боковой плоскости, указанным в п. 4.1.1.5.1.2, в регионе NAT осуществляется надлежащий контроль за производством полетов.

Примечание. Контроль осуществляется в соответствии с изданным ИКАО соответствующим инструктивным материалом.

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 В целях оценки выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты в регионе NAT осуществляется надлежащий контроль за производством полетов.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

9.1.1.1 Снижение через воздушное пространство MNPS

9.1.1.1.1 Воздушное судно, не утвержденное к полетам в воздушном пространстве MNPS/RVSM, которое не в состоянии выдерживать эшелон полета, расположенный выше воздушного пространства MNPS/RVSM, должно выполнить снижение до эшелона полета, расположенного ниже воздушного пространства MNPS/RVSM.

9.1.1.1.2 Воздушное судно, вынужденное выполнять снижение через воздушное пространство MNPS, продолжая при этом полет в направлении пункта назначения или выполняя разворот на противоположный курс, в случае, если при этом его снижение нарушает полеты по организованному треку, должно:

- a) планировать снижение до эшелона, расположенного ниже ЭП 280;
- b) перед прохождением ЭП 410 следовать до точки, расположенной посередине между подходящей парой организованных треков, прежде чем войти в эту систему треков сверху;
- c) при выполнении снижения между ЭП 410 и ЭП 280 выдерживать линию пути, проходящую посередине между организованными треками и параллельно им;
- d) связаться как можно быстрее с органом УВД и запросить у него изменение диспетчерского разрешения.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

(Приложение 2, глава 3; P-ATM, глава 15; P-OPS, том 1)

Примечание. Нижеизложенные правила предназначены в качестве общего руководства для экипажей воздушных судов, выполняющих полет в регион NAT или из него, на случай отказа радиосвязи. Эти правила

предназначены дополнять, а не заменять положения Приложения 2, PANS-ATM и правила/нормативные положения государств. Предусмотреть все ситуации, связанные с отказом радиосвязи, не представляется возможным.

Общие положения

9.3.1 Пилот предпринимает попытки выхода на связь или с другим воздушным судном или с любым органом УВД для того, чтобы проинформировать их о возникших трудностях и попросить передать информацию органу УВД, с которым он должен вести связь.

Отказ связи до входа в регион NAT

9.3.2 При выполнении полета с полученным и подтвержденным океаническим диспетчерским разрешением пилот входит в океаническое воздушное пространство в пункте, на эшелоне и со скоростью, соответствующими диспетчерскому разрешению, и продолжает полет в этом воздушном пространстве в соответствии с полученным и подтвержденным океаническим разрешением. Любые изменения эшелона и скорости полета, необходимые для соблюдения океанического диспетчерского разрешения, выполняются на подходе к пункту входа в океаническое воздушное пространство.

9.3.3 При выполнении полета без полученного и подтвержденного океанического диспетчерского разрешения пилот входит в океаническое воздушное пространство в первом пункте входа, на эшелоне и со скоростью, соответствующими представленному плану полета, и продолжает полет в соответствии с этим планом до выхода на континент. Первый океанический эшелон и скорость полета сохраняются до выхода на континент.

Отказ связи до выхода из региона NAT при наличии диспетчерского разрешения на полет по маршруту плана полета

9.3.4 Пилот продолжает полет в соответствии с последним полученным и подтвержденным океаническим диспетчерским разрешением, включая эшелон и скорость полета до последнего обозначенного пункта океанической части маршрута, как правило, пункта выхода на континент, а затем продолжает полет в соответствии с маршрутом плана полета. Пилот до пункта выхода на континент сохраняет эшелон и скорость полета, соответствующие последнему диспетчерскому разрешению, и после пролета последнего обозначенного пункта океанической части маршрута пилот соблюдает правила/нормативные положения соответствующего государства.

Отказ связи до выхода из региона NAT при наличии диспетчерского разрешения на полет по маршруту, отличающемуся от маршрута плана полета

9.3.5 Пилот продолжает полет в соответствии с последним полученным и подтвержденным океаническим диспетчерским разрешением, включая эшелон и скорость полета до последнего указанного в нем пункта океанической части маршрута, как правило, пункта выхода на континент. После пролета этого пункта пилот соблюдает правила/нормативные положения соответствующего государства и выводит воздушное судно на маршрут представленного плана полета, следуя, по возможности, по опубликованной структуре маршрутов ОВД, в следующий основной пункт, расположенный впереди по линии пути воздушного судна и включенный в представленный план полета.

Примечание. Соответствующие правила/нормативные положения государства, которые соблюдаются пилотом с целью выхода воздушного судна на маршрут представленного плана полета, подробно излагаются в соответствующем национальном сборнике аэронавигационной информации.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV**9.4.1 Действия командира воздушного судна**

Нет.

9.4.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM**9.5.1 Общие положения**

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА**9.6.1 Отклонение от маршрута с пересечением основного потока воздушного движения над Северной Атлантикой**

9.6.1.1 Перед изменением маршрута с пересечением потока соседнего воздушного движения воздушное судно должно набрать высоту выше ЭП 410 или выполнить снижение ниже ЭП 280, применяя порядок действий, изложенный в п. 15.2.2 PANS-ATM. Однако если пилот не способен или не хочет сделать это, воздушное судно должно выполнять полет на эшелоне, указанном в п. 15.2.2.3 b) PANS-ATM, для изменения маршрута до тех пор, пока не будет получено измененное диспетчерское разрешение.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

9.8.1 Пилотируемые аэростаты, получившие разрешение на полеты в регионе NAT, выполняют такие полеты за пределами воздушного пространства MNPS.

9.8.2 При полетах в регионе NAT пилотируемые аэростаты оснащены оборудованием радиосвязи в соответствии с положениями Приложения 2.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Нет.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

Нет.

11.1.1 Воздушные суда общего назначения (IGA) оснащаются соответствующим функционирующим оборудованием двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых местных условиях соответствующий полномочный орган может сделать исключение в отношении соблюдения этого требования.

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА СЕВЕРОАТЛАНТИЧЕСКОГО РЕГИОНА (NAT)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (части I, II и III), Приложении 8, Приложении 10, Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Они не применяются в местных районах, установленных соответствующими полномочными органами вокруг Бермудских островов, Исландии, Фарерских островов и Санта-Марии, а также в Гренландии. Район применения Дополнительных региональных правил NAT обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА (РАС)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 6 (часть II), Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Район применения Дополнительных региональных правил РАС обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	PAC 1-1
Планы полета	2	PAC 2-1
Средства связи	3	PAC 3-1
Навигация	4	PAC 4-1
Наблюдение	5	PAC 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	PAC 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	PAC 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	PAC 8-1
Специальные правила	9	PAC 9-1
Фразеология	10	PAC 10-1
Поиск и спасание	11	PAC 11-1
Метеорология	12	PAC 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	PAC 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

(Приложение 2, глава 4)

1.1.1 Особые случаи применения

1.1.1.1 За пределами РПИ Окленд океанический (США) полеты по ПВП в установленных частях узловых диспетчерских районов (ТМА) отдельных аэродромов, обслуживающих международные полеты, выполняются:

- а) при наличии на борту средств двусторонней радиосвязи;
- б) при наличии разрешения соответствующего органа УВД;
- с) с передачей донесений о местоположении по мере необходимости.

Примечание. Фраза "установленные части узловых диспетчерских районов" предназначена для обозначения, по крайней мере, тех частей узлового диспетчерского района, которые используются при выполнении международных полетов по ППП на этапах подхода, ожидания, вылета и при выполнении схем, связанных со снижением шума.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или же по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Полеты осуществляются по правилам полетов по приборам при их выполнении на удалении более 185 км (100 м. миль) в сторону моря от береговой линии в пределах контролируемого воздушного пространства.

1.2.2 Изменение эшелона полета

(Приложение 2, глава 5)

1.2.2.1 Все изменения эшелонов полета, которые необходимы при переходе от системы установленных крейсерских эшелонов при полетах по контролируемым маршрутам к полукруговой системе крейсерских эшелонов или наоборот, выполняются в пунктах, расположенных в пределах контролируемого воздушного пространства.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нет.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

Нет.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 18 плана полета указывается регистрация воздушного судна.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых планируется выполнять в РПИ Анкоридж океанический и Окленд океанический (США), планируемое истинное число Маха указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)**2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)**

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

2.3.1 Общие положения

Нет.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

Нет.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве (Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.2.1 При выполнении всех полетов по ПВП и полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства ведется прослушивание частоты, на которой предоставляется полетно-информационное обслуживание и осуществляется передача донесений о местоположении, если только государство, над которым выполняется полет, не дало других указаний.

3.1.3 Донесения о местоположении

Время или место

(Приложение 2, главы 3 и 5; Р-АТМ, глава 4)

3.1.3.1 Государства должны устанавливать пункты передачи донесений в местах, отвечающих эксплуатационным требованиям, изложенным в пп. 2.14.1, 2.14.3 и добавлении 2 Приложения 11. Если эксплуатационные соображения не требуют иного, то эти пункты следует располагать с интервалом 5° широты или долготы (широты, если маршрут преимущественно направлен на "север – юг", и долготы, если на "восток – запад").

3.1.3.2 При осуществлении полетов в диспетчерских районах/РПИ Анкоридж океанический, Окленд океанический (Новая Зеландия), Нади, Окленд океанический (США) (исключая район аэродрома Гонолулу) и Таити донесения о местоположении передаются следующим образом:

- а) при выполнении полетов по фиксированному маршруту донесения передаются над установленными пунктами с использованием соответствующих названий этих пунктов;
- б) при выполнении полета по маршруту без установленных пунктов передачи донесений воздушным судам, пролетающим 10° широты или долготы за 1 ч 20 мин или менее, следует, как правило, передавать донесения только с интервалом 10°. Менее скоростным воздушным судам следует, как правило, передавать донесения с интервалом 5°.

Передача

(Р-АТМ, глава 4)

3.1.3.3 Последнее донесение о местоположении перед переходом из одного РПИ в соседний РПИ передается также и органу ОВД, обеспечивающему обслуживание в воздушном пространстве, в которое предполагается вход данного воздушного судна.

3.1.3.4 Ответственность за передачу донесений о местоположении другим органам ОВД, указанным в п. 3.1.3.3, может быть возложена на соответствующую(ие) станцию(ии) связи на основе местного соглашения.

Местоположение и время

(Р-АТМ, глава 4)

3.1.3.5 Устные донесения о местоположении обозначаются произносимым словом "position" (местоположение), которое передается непосредственно перед или после опознавательного индекса воздушного судна.

3.1.3.6 Данные о местоположении воздушного судна передаются с указанием названия или кодового обозначения пункта передачи донесений, или, если он не назван:

а) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "восток – запад":

- 1) широты в градусах и минутах, а
- 2) долготы только в градусах.

б) при полетах, выполняемых преимущественно в направлении "север – юг":

- 1) широты только в градусах, а
- 2) долготы в градусах и минутах.

3.1.3.7 Время полета воздушного судна над пунктом передачи донесений передается четырьмя цифрами в часах и минутах.

Время пролета следующего местоположения

3.1.3.8 Расчетное время пролета следующего местоположения указывается четырьмя цифрами.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА

3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

3.6.1.1 В целях соблюдения требований к передаче данных, обеспечения необходимой целостности данных и минимального времени прохождения для обмена данными между основными центрами связи AFTN, а также между основными и подчиненными центрами связи следует использовать протокол X.25 МККТТ.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

Примечание. По мере перехода Тихоокеанского региона (РАС) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.

4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. Для RNAV 10 сохраняется обозначение RNP 10, как это предусмотрено в п. 1.2.3.5 Руководства по навигации, основанной на характеристиках (Дос 9613).

Район применения

4.1.1.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити может применяться минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль).

4.1.1.1.2 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в пределах РПИ Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити между воздушными судами, оснащенными оборудованием RNAV и утвержденными для RNP 10 или лучше, может применяться основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

Средства обеспечения соответствия

4.1.1.1.3 Для выполнения положений пп. 4.1.1.1.1 и 4.1.1.1.2 воздушное судно и эксплуатант должны быть утверждены в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта как отвечающие следующим требованиям (или эквивалентным требованиям):

- а) навигационные характеристики воздушного судна удовлетворяют условию, при котором стандартное боковое отклонение от линии пути составляет менее 8,7 км (4,7 м. мили) (или воздушное судно утверждено для RNP 10);
- б) эксплуатанты учреждают программы с целью уменьшения числа серьезных навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:
 - 1) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки с целью своевременного выявления навигационных погрешностей для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;

- 2) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

4.1.1.2 RNAV 5

Нет.

4.1.1.3 RNAV 2

Нет.

4.1.1.4 RNAV 1

Нет.

4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN

4.1.1.5.2 Комбинированное (Приложение 11, глава 3)

Район применения

4.1.1.5.1.1 Для воздушных судов, выполняющих полеты на ЭП 290 или выше в пределах гибких систем организованных треков в районе Тихого океана (PACOTS), системы маршрутов северной части Тихого океана (NOPAC) между Соединенными Штатами Америки и Японией, а также в пределах системы маршрутов между Гавайскими островами и западным побережьем Соединенных Штатов Америки в пределах РПИ Анкоридж океанический, Окленд океанический и Фукуока, может применяться комбинированное эшелонирование, состоящее из, по крайней мере, 93 км (50 м. миль) бокового и 300 м (1000 фут) вертикального эшелонирования.

4.1.2 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Район применения

4.1.2.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити может применяться минимум бокового эшелонирования 55,5 км (30 м. миль).

4.1.2.1.2 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в пределах РПИ Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити между воздушными судами, оснащенными оборудованием RNAV и утвержденными для RNP 10 или лучше, может применяться основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

Средства обеспечения соответствия

4.1.2.1.3 Воздушные суда должны быть утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта в соответствии с RNP 4.

4.1.2.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.2.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**Район применения**

4.2.1 RVSM применяется в воздушном пространстве между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ:

Анкоридж арктический, Анкоридж континентальный, Анкоридж океанический, Окленд океанический (Новая Зеландия), остров Пасхи, Лос-Анджелес, Нади, Окленд (США), Окленд океанический (США), Сиэтл, Таити и Ванкувер.

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.2 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона РАС, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должно удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I, часть III)

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

5.1.1 Наличие на борту приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

5.1.1.1 Все воздушные суда оборудуются приемоответчиком ВОРЛ, передающим данные о барометрической высоте, тип которого сертифицирован государством как отвечающий соответствующим положениям Приложения 10.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.4 Использование приемоответчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

6.1.1 Содержание

(Приложение 11, глава 3; Р-АТМ, главы 4 и 11)

6.1.1.1 В тех случаях, когда применяется метод числа Маха, одобренное органом УВД, истинное число Маха включается в каждое разрешение, передаваемое на борт звуковых воздушных судов с ТРД, выполняющих полеты в пределах РПИ Анкоридж океанический и Окленд океанический (США).

6.1.2 Соблюдение

(Приложение 2, глава 3)

6.1.2.1 Если воздушное судно, выполняющее длительный полет над водной поверхностью, случайно отклонилось от указанного в диспетчерском разрешении маршрута, оно немедленно предпринимает действия с целью возвращения на этот маршрут в пределах 370 км (200 м. миль) от местоположения, в котором было замечено отклонение.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

(Приложение 11, дополнение В, Р-АТМ, главы 5 и 15)

6.2.1 Боковое

6.2.1.1 Минимальное боковое эшелонирование составляет 185 км (100 м. миль), за исключением случаев, когда:

а) воздушные суда входят в воздушное пространство, в котором установлен больший минимум бокового эшелонирования, чем в покидаемом воздушном пространстве, при условии, что:

- 1) выдерживается меньший минимум эшелонирования;
- 2) траектории полета расходятся под углом 15° или более до тех пор, пока не будет обеспечен больший минимум;
- 3) процедуры, утвержденные соответствующим полномочным органом ОВД, позволяют убедиться в том, что воздушное судно располагает навигационными возможностями, необходимыми для обеспечения точного наведения по линии пути; или

б) могут применяться более низкие минимумы, предусмотренные в п. 5.4.1.2 PANS-АТМ, или еще более уменьшенные минимумы в соответствии с п. 5.11, если соблюдаются условия, предусмотренные в соответствующих положениях PANS-АТМ.

6.2.1.2 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, минимум бокового эшелонирования составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.1.3 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.2.1, минимум бокового эшелонирования составляет 55,5 км (30 м. миль) при условии, что:

- a) воздушные суда утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта в соответствии с RNP 4;
- b) обеспечивается прямая речевая связь "диспетчер – пилот" или связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC);
- c) обеспечивается наблюдение с использованием системы автоматического зависимого наблюдения (ADS);
- d) установлен контракт на передачу сообщений ADS об изменении бокового отклонения с пороговым значением бокового отклонения 9,3 км (5 м. миль).

6.2.2 Продольное (P-ATM, главы 5 и 13)

6.2.2.1 За исключением оговоренного в п. 6.2.2.2, минимум продольного эшелонирования между воздушными судами с ТРД, выполняющими полеты в пределах РПИ Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити устанавливается в соответствии с пп. 5.4.2.4 или 5.4.2.5 PANS-ATM.

6.2.2.2 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, основанный на RNAV минимум продольного эшелонирования составляет 93 км (50 м. миль).

Примечание. Положения пп. 5.4.2.6.1–5.4.2.6.3 применяется во всех случаях. Если ADS отсутствует, применяются положения п. 5.4.6.3 PANS-ATM. Если ADS имеется, применяются положения п. 5.4.6.4 PANS-ATM.

6.2.2.3 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.2.1, минимум продольного эшелонирования составляет 55,5 км (30 м. миль).

Примечание. Для применения данного минимума требуется ADS; поэтому будут применяться положения пп. 5.4.2.6.1–5.4.2.6.3 и 5.4.2.6.4 PANS-ATM.

6.2.3 Комбинированное

6.2.3.1 Между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.5.1, может применяться комбинированное эшелонирование, состоящее, по крайней мере, из 93 км (50 м. миль) бокового и 300 м (1000 фут) вертикального эшелонирования.

6.2.3.2 Указанный в п. 6.2.3.1 тип эшелонирования может применяться между воздушными судами, выполняющими полет в одном направлении или в противоположных направлениях (см. также п. 6.8).

6.2.4 Вертикальное

6.2.4.1 При полетах в пределах РПИ, указанных в п. 4.2.1, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется RVSM 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 Указанный в п. 6.2.4.1 минимум эшелонирования применяется между воздушными судами только в тех случаях, когда эти воздушные суда и эксплуатант в соответствующих случаях утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта к выполнению полетов в воздушном пространстве RVSM.

6.2.4.3 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

(P-ATM, глава 4; P-OPS, том I)

6.3.1 Установление эшелона

6.3.1.1 Самый нижний используемый эшелон полета рассчитывается на основе фактического значения QNH, за исключением случаев, когда колебание давления является настолько незначительным, что для расчета можно использовать климатологические данные.

Примечание 1. Самый нижний используемый эшелон полета обеспечивает высоту пролета над местностью, по крайней мере, 300 м (1000 фут).

Примечание 2. Метеорологические органы информируют органы ОВД о тех случаях, когда в необычных условиях давление падает ниже минимальной климатологической величины, с тем чтобы можно было принять соответствующие меры для временной отмены использования самого нижнего эшелона или эшелонов полета, на которых невозможно обеспечить минимальную высоту пролета над местностью.

6.3.1.2 На основе распределения текущего и прогнозируемого атмосферного давления районные диспетчерские центры по мере необходимости согласовывают самый нижний эшелон полета, который можно использовать.

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

6.4.1.1 Гибкие системы организованных треков в районе Тихого океана (PACOTS)

6.4.1.1.1 В целях оптимального использования воздушного пространства над северной, центральной и южной частями Тихого океана в пределах РПИ Фукуока, Окленд океанический (США), Анкоридж океанический, Нади, Таити, Окленд океанический (Новая Зеландия), Мельбурн, Брисбен и Порт-Морсби могут устанавливаться гибкие системы организованных треков.

6.4.1.1.2 РДЦ, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в пределах соответствующих РПИ, предоставляют информацию пользователям относительно устанавливаемых для использования треков PACOTS. Расположение треков будет зависеть от потребностей воздушного движения, преобладающего ветра, особых явлений погоды и прочих относящихся к этому факторов. Если не оговаривается иное, треки будут применяться на ЭП 290 и выше.

6.4.1.1.3 Сообщения о треках PACOTS, содержащие подробную информацию о треках, будут ежедневно рассылаться пользователям одним из РДЦ. Сообщения будут рассылаться на регулярной основе с учетом требований пользователей к планированию полетов. Любые последующие изменения будут выпускаться в срочном порядке. Пилоты должны планировать полеты в соответствии с ежедневными сообщениями о треках.

Примечание. Инструктивный материал по PACOTS, содержащий подробную информацию об установлении треков, боковом разное треков, присвоении эшелонов, требованиях к передаче донесений о местоположении и другую информацию, публикуется в сборниках аэронавигационной информации или в соответствующих приложениях к ним тех государств, которые используют гибкую систему треков в своем воздушном пространстве или зонах ответственности.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

**6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением
и контроля за ним (A-SMGCS)**

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV

6.6.1 Общие положения

Нет.

6.6.2 На маршруте

Нет.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP**6.7.1 Общие положения**

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

6.8.1 При использовании комбинированного эшелонирования в соответствии с п. 6.2.3 применяются следующие правила:

- а) Воздушное судно может получить разрешение выйти на внешний маршрут системы не в обычной, а в другой точке входа при условии, что:
 - 1) выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на этом маршруте;
 - 2) выдерживается комбинированное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на следующем соседнем маршруте.
- б) Воздушное судно может получить разрешение покинуть внешний маршрут системы не в обычной, а в другой точке выхода при условии, что его курс отклоняется таким образом, что боковое удаление от маршрута возрастает до тех пор, пока не будет обеспечено продольное или некомбинированное боковое или некомбинированное вертикальное эшелонирование между этим воздушным судном и любым другим воздушным судном в данной системе.
- в) Воздушное судно может получить разрешение изменить маршрут на соседний маршрут в системе при условии, что:

- 1) продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на маршруте, который данное воздушное судно покидает, выдерживается до тех пор, пока воздушное судно не займет маршрут, в направлении которого оно следует;
 - 2) выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на маршруте, в направлении которого следует данное воздушное судно;
 - 3) выдерживается комбинированное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на следующем соседнем маршруте.
- d) Воздушное судно может получить разрешение пересечь систему при условии, что выдерживается продольное или некомбинированное боковое или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном в системе.
- e) Воздушное судно может получить разрешение изменить высоту на маршруте, если выдерживается продольное или некомбинированное вертикальное эшелонирование между данным воздушным судном и любым другим воздушным судном на соседних маршрутах.

Примечание. Некомбинированное эшелонирование представляет собой эшелонирование в соответствии с минимумами, предусмотренными в пп. 6.2.1.1 и 6.2.2.1, и минимумами в п. 5.3.2 PANS-ATM.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM

6.10.1 Общие положения

Нет.

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

Нет.

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание

(Приложение 11, глава 3; Р-АТМ, глава 10)

6.11.1.1 В том случае, когда планируется вход воздушного судна в смежный район, информация о любых изменениях расчетных данных, составляющих три минуты или более, передается смежному районному диспетчерскому центру, как правило, по телефону.

6.11.2 RNAV

Нет.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД**6.12.1 План полета и вылет**
(Р-АТМ, глава 11)

6.12.1.1 Если между последовательно расположенными органами ОВД, обслуживающими данный полет, имеются надежные цепи речевой связи, сообщения о вылете можно не передавать при полетах по ППП, выполняемых в пределах районов или по маршрутам, которые установлены по взаимному согласию заинтересованных государств

6.12.2 Прибытие

Нет.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)**6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)**

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Передача информации SIGMET на борт воздушных судов осуществляется по инициативе соответствующего органа ОВД предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

Нет.

6.13.5 Прогнозы для посадки

Нет.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 Для эксплуатационной оценки безопасности системы воздушного пространства на маршрутах или в районах, где применяется эшелонирование 93 км (50 м. миль) должны применяться следующие критерии:

- а) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 46 км (25 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее $7,0 \times 10^{-4}$;
- б) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 74–110 км (40–60 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $4,1 \times 10^{-5}$.

7.2.3 RNP

7.2.3.1 До введения бокового эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) государства проводят достаточно продолжительную и достоверную проверку системы с целью демонстрации того, что максимальная допустимая частота боковых отклонений, превышающих или равных 27,8 км (15 м. миль), не будет превышать значения, указанные в таблице В-1 дополнения В к Приложению 11. Проверка должна проводиться после выполнения перечисленных в главе 4 минимальных требований к навигации, связи и наблюдению.

7.2.3.2 После введения бокового эшелонирования 55,5 км (30 м. миль) реализуется программа контроля для периодической проверки того, что фактическая частота боковых отклонений в системе, превышающих или равных 27,8 км (15 м. миль), не превышает максимальные значения, указанные в таблице В-1 дополнения В к Приложению 11.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 Для эксплуатационной оценки безопасности системы воздушного пространства применяются следующие критерии: суммарная ошибка по высоте (TVE), представляющая собой разницу между геометрической относительной высотой полета воздушного судна и геометрической относительной высотой эшелона полета, который присвоен воздушному судну, должна быть таковой, чтобы:

- а) вероятность того, что величина TVE будет равна или более 91 м (300 фут), была равна или менее $2,0 \times 10^{-3}$;
- б) вероятность того, что величина TVE будет равна или более 152 м (500 фут), была равна или менее $5,0 \times 10^{-6}$;
- в) вероятность того, что величина TVE будет равна или более 200 м (650 фут), была равна или менее $1,4 \times 10^{-6}$;
- г) вероятность того, что величина TVE будет в пределах от 290 м до 320 м (950 фут и 1050 фут) включительно, была равна или менее $1,7 \times 10^{-7}$;
- е) доля времени, в течение которого воздушное судно находится на неправильных эшелонах полета, 300 м (1000 фут) или кратное этому числу, т. е. находится не на эшелонах полета, которые ему назначены, была равна или менее $7,1 \times 10^{-7}$.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся первоначального достижения и постоянного соблюдения требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, содержится в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в воздушном пространстве региона Азии/Тихоокеанского региона.

7.2.4.2 Применение RVSM в воздушном пространстве, указанном в п. 4.2.1, отвечает требованиям TLS в 5×10^{-9} катастроф на один час полета воздушного судна по всем причинам риска в вертикальном измерении.

7.2.4.3 В целях оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, в воздушном пространстве RVSM региона Азии и Тихоокеанского региона осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Контроль включает проведение оценки других источников риска с целью обеспечения того, чтобы указанный в п. 7.2.4.2 целевой уровень безопасности полетов не был превышен.

Примечание. Подробные сведения о руководящих принципах и порядке контроля, которые установлены Группой регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихоокеанском регионе, содержатся в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в воздушном пространстве региона Азии/Тихоокеанского региона.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

9.3.1 При полетах воздушных судов в океаническом воздушном пространстве РПИ Анкоридж океанический, Нади, Окленд океанический (Новая Зеландия), Окленд океанический (США) и Таити применяются следующие правила. Эти правила дополняют, а не заменяют правила/нормативные положения государств.

9.3.2 При полной потере связи воздушное судно:

- a) пытается восстановить связь всеми другими возможными способами;
- b) если все попытки восстановить связь с органом УВД являются безуспешными:
 - 1) установить приемоответчик на код 7600;
 - 2) если имеется возможность, передавать "блиндром" через соответствующие промежутки времени: опознавательный индекс воздушного судна, эшелон полета, местоположение воздушного судна (включая индекс маршрута ОВД или код трека) и намерения на используемой частоте, а также на частоте 121,5 МГц (или дублировать на частоте 123,45 МГц ОВЧ-связи "воздух – воздух" по каналу "интерпайлот");
 - 3) следить за воздушными судами, которые могут представлять опасность, как визуально, так и с помощью бортовых систем предупреждения столкновений или по индикаторам воздушной обстановки (если таковые имеются);
 - 4) включить все внешние бортовые огни (с учетом соответствующих эксплуатационных ограничений);

- 5) выдерживать последние заданные скорость и эшелон в течение 60 мин, после того как воздушное судно не смогло сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений (включая полеты с ADS-C), и после этого скорректировать скорость и абсолютную высоту в соответствии с представленным планом полета;

Примечание. В воздушном пространстве, в котором разрешено применять процедуры, касающиеся оперативных боковых смещений (ПОБС), воздушные суда, у которых отказала связь, могут также начать выполнение ПОБС в соответствии с AIP государства, включая смещение на 1,8 км или 3,7 км (1 или 2 м. мили) вправо от линии пути.

- 6) по выходе из океанического воздушного пространства соблюдать соответствующие правила и нормативные положения государства.

9.3.3 При потере связи орган УВД обеспечивает между воздушным судном, у которого отказала связь, и другими воздушными судами эшелонирование, исходя из предположения, что воздушное судно, у которого отказала связь, будет выполнять полет в соответствии с указанными в п. 9.3.2 правилами.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.4.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Нет.

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6; Приложение 6, часть III, глава 4)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршрутам или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ЮЖНОАМЕРИКАНСКОГО РЕГИОНА (SAM)

Эти правила дополняют положения, содержащиеся в Приложении 2, Приложении 3, Приложении 6 (части I и II), Приложении 10, Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168). Район применения Дополнительных региональных правил SAM обозначен на карте "Указатель к применению дополнительных правил".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Глава</i>	<i>Страница</i>
Правила полетов	1	SAM 1-1
Планы полета	2	SAM 2-1
Средства связи	3	SAM 3-1
Навигация	4	SAM 4-1
Наблюдение	5	SAM 5-1
Обслуживание воздушного движения	6	SAM 6-1
Контроль за безопасностью полетов	7	SAM 7-1
Организация потоков воздушного движения	8	SAM 8-1
Специальные правила	9	SAM 9-1
Фразеология	10	SAM 10-1
Поиск и спасание	11	SAM 11-1
Метеорология	12	SAM 12-1
Службы аэронавигационной информации	13	SAM 13-1

Глава 1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1.1 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

1.1.1 Особые случаи применения

Нет.

1.2 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

(Приложение 2, главы 2 и 5)

Примечание. Согласно п. 2.2 Приложения 2 при выполнении полетов в визуальных метеорологических условиях разрешается выполнять полет по правилам полетов по приборам или же по правилам визуальных полетов при условии соблюдения ограничений, предусмотренных в главе 4 указанного Приложения. Ниже приводятся некоторые дополнительные ограничения.

1.2.1 Особые случаи применения

1.2.1.1 Полеты выполняются по правилам полета по приборам при полетах на удалении более 37 км (20 м. миль) в сторону моря от береговой линии в течение более одного часа, за исключением того, что в дневное время в визуальных метеорологических условиях не требуется соблюдать минимальные эшелоны ППП.

1.2.2 Изменение эшелона полета

Нет.

1.3 КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

(P-ATM, глава 9)

Примечание. В PANS-ATM предусматривается, что решение о получении консультативного обслуживания воздушного движения, если таковое имеется, принимает по своему усмотрению пилот. Однако при выполнении полетов в воздушном пространстве класса F получение консультативного обслуживания воздушного движения является обязательным.

1.3.1 Все полеты по ППП выполняются по правилам консультативного обслуживания воздушного движения, если они производятся в воздушном пространстве класса F.

Глава 2. ПЛАНЫ ПОЛЕТА

2.1 СОДЕРЖАНИЕ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(Приложение 2, глава 3; Р-АТМ, глава 4 и добавление 2)

2.1.1 Дата полета

Нет.

2.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

2.1.2.1 Государственное воздушное судно

2.1.2.1.1 В отношении государственных воздушных судов, воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные операции, операции гуманитарного характера, полеты, связанные с техническим обслуживанием или первичной доставкой воздушного судна заказчику, которые не утверждены к полетам с использованием RNAV, можно представлять планы полета для выполнения полетов по маршрутам RNAV. В отношении этих воздушных судов должен заполняться п. 18 с указанием информации RMK/NONRNAV 10 и/или RMK/NONRNAV 5. В отношении их следует также указывать еще один индикатор STS или RMK/для указания причины, по которой требуется особое отношение со стороны ОВД, например, STS/STATE, HUM, SAR или RMK/MAINT, DELIVERY.

2.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

Нет.

2.1.4 Технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Нет.

2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM)

2.1.5.1 В п. 18 плана полета указывается регистрация воздушного судна.

2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.7 Государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM

Нет.

2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц

Нет.

2.1.9 Маршрут

Нет.

2.1.10 Расчетное время

Нет.

2.1.11 Число Маха

2.1.11.1 Для воздушных судов с ТРД, полеты которых планируется выполнять:

- а) в воздушном пространстве и/или по маршрутам между РПИ Сантьяго и Лима и смежными диспетчерскими районами региона РАС; или
- б) на ЭП 250 или выше в пределах РПИ Атлантико, Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический; или
- с) по маршрутам зональной навигации,

планируемое истинное число Маха указывается в п. 15 плана полета.

2.1.12 Альтернативный эшелон полета

Нет.

2.1.13 Специальный порядок обработки (STS)

Нет.

2.1.14 Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC)

Нет.

2.2 СОДЕРЖАНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

2.2.1 Дальность видимости на ВПП (RVR)

Нет.

2.2.2 Адресование и рассылка планов полета

Нет.

2.2.3 Освобождения от выделения слотов

Нет.

2.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

2.3.1 Общие положения

Нет.

2.3.2 Изменения

Нет.

2.4 ПОВТОРЯЮЩИЕСЯ ПЛАНЫ ПОЛЕТА (RPL)

2.4.1 Эксплуатанты, представляющие RPL, вносят в п. Q RPL всю информацию об оборудовании и навигационных возможностях в соответствии с п. 10 FPL. Это включает индексы и обозначения, соответствующие выданному эксплуатанту утверждению в отношении PBN.

Глава 3. СРЕДСТВА СВЯЗИ

3.1 СВЯЗЬ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ" И ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

3.1.1 Связное оборудование

Нет.

3.1.2 Постоянное прослушивание в неконтролируемом воздушном пространстве

(Приложение 2, главы 3 и 5; P-ATM, глава 4)

3.1.2.1 При выполнении всех полетов по ПВП и полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства ведется прослушивание частоты, на которой предоставляется полетно-информационное обслуживание, и осуществляется передача донесений о местоположении, если только государство, над которым выполняется полет, не дало других указаний.

3.1.3 Донесения о местоположении

(Приложение 2, главы 3 и 5; P-ATM, глава 4)

Местоположение и время

3.1.3.1 При передаче донесений о местоположении в пределах океанических диспетчерских районов любое время указывается четырьмя цифрами в часах и минутах

Время пролета следующего местоположения

3.1.3.2 Если донесения о местоположении передаются в океанических диспетчерских районах, время пролета следующего местоположения указывается четырьмя цифрами в часах и минутах.

3.1.3.3 Если в переданной органу ОВД последней информации о расчетном времени пролета следующего местоположения обнаружена ошибка в три минуты или более, скорректированное расчетное время пролета передается соответствующему органу УВД как можно быстрее.

Эшелон

3.1.3.4 Воздушное судно, получившее разрешение на набор высоты в крейсерском режиме, сообщает о своем эшелоне с округлением до 30 м (100 футов).

Примечание. Эшелоны, о которых сообщено таким образом (например, 354), не обязательно являются эшелонами полета, указанными в разделе 1 части III тома I PANS-OPS.

3.1.4 Сокращенные донесения о местоположении

Нет.

3.1.5 Повторение сообщений по каналам ОВЧ-связи

Нет.

3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ 8,33 КГц

Нет.

3.3 СВЯЗЬ "ДИСПЕТЧЕР – ПИЛОТ" ПО ЛИНИИ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ (CPDLC)

Нет.

3.4 РЕЧЕВАЯ СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ (SATCOM)

Нет.

3.5 АВИАЦИОННАЯ ПОДВИЖНАЯ СЛУЖБА**3.5.1 Избирательный вызов (SELCAL)**

Нет.

3.5.2 Использование ВЧ-связи

Нет.

3.5.2.1 Распределение речевого трафика по семействам частот диапазона ВЧ

Нет.

3.5.2.2 Порядок оказания взаимной помощи

Нет.

3.6 АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА

3.6.1 Оптимизация AFTN

Нет.

3.7 КАНАЛЫ РАДИОСВЯЗИ/РАДИОЧАСТОТЫ

Нет.

Глава 4. НАВИГАЦИЯ

4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

4.1.1 Представлять планы полетов на полеты в специально установленном воздушном пространстве или по маршрутам RNAV 10 или RNAV 5, указанным в соответствующем сборнике AIP или NOTAM каждого государства, могут только воздушные суда, утвержденные по летной годности и эксплуатационным аспектам для выполнения полетов с использованием RNAV 10 (RNP 10) или RNAV 5. Государственным воздушным судам, воздушным судам, выполняющим поисково-спасательные операции, операции гуманитарного характера и рейсы, связанные с техническим обслуживанием или первичной доставкой воздушного судна заказчику, может разрешаться выполнение полетов по назначенным маршрутам RNAV без утверждения в отношении RNAV 10 (RNP 10) или RNAV 5.

4.1.2 Спецификации зональной навигации (RNAV)

4.1.2.1 Полеты воздушных судов, утвержденных к использованию RNAV 10 (RNP 10)

Примечание. Для RNAV 10 сохраняется обозначение RNP 10, как это предусмотрено в п. 1.2.5.5 Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

Район применения и минимумы эшелонирования

4.1.2.1.1 Для полетов по установленным контролируемым океаническим маршрутам или в зонах в пределах РПИ Канарские острова (южный сектор), РПИ Атлантико, Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический применяется минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль).

4.1.2.1.2 Для полетов в коридоре EUR/SAM (РПИ Канарские острова (южный сектор), РПИ Атлантико, Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический) применяется минимум продольного эшелонирования 93 км (50 м. миль) в соответствии с положениями п. 5.4.2.6 PANS-ATM.

4.1.2.1.3 Для воздушных судов, выполняющих полет на одном и том же уровне между ЭП 290 и ЭП 410 (включительно) на участках параллельных маршрутов UL780 и UL302 в пределах воздушного пространства (коридора) RNP 10 САНТЬЯГО – ЛИМА (S142324 W0774952, S140933 W0760604, S272216 W0720034, S275539 W0734645), применяется минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль) и минимум продольного эшелонирования 10 мин или 150 км (80 м. миль). Минимум продольного эшелонирования применяется с использованием метода числа Маха.

Средства обеспечения соответствия

4.1.2.1.4 Для выполнения положений пп. 4.1.2.1.1, 4.1.2.1.2 и 4.1.2.1.3 воздушное судно и эксплуатант должны быть утверждены в соответствующих случаях государством регистрации или государством эксплуатанта как отвечающие следующим требованиям (или эквивалентным требованиям):

- а) воздушные суда утверждены для RNP 10 в соответствии с положениями, содержащимися в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613)*;

- б) эксплуатанты учреждают программы с целью уменьшения числа серьезных навигационных погрешностей в результате отказа оборудования или ошибки в ходе производства полетов:
- 1) в летные тренировки в условиях эксплуатации включается обязательная процедура перекрестной проверки с целью своевременного выявления навигационных погрешностей для предотвращения самопроизвольного отклонения воздушного судна от разрешенного органом УВД маршрута;
 - 2) эксплуатант учреждает программы обеспечения сохранения летной годности бортовых навигационных систем, необходимых для достижения требуемой точности навигации.

Примечание. Подробный инструктивный материал по RNP содержится в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

4.1.2.2 Воздушные суда, утвержденные к использованию RNAV 5

Район применения

4.1.2.2.1 Положение о RNAV 5 применяется в следующих РПИ на установленных для RNAV 5 континентальных маршрутах:

Амасоника, Антофагаста, Асунсьон, Барранкилья, Богота, Бразилиа, Гуаякиль, Джорджтаун, Комодоро Ривадавиа, Кордоба, Куритиба, Ла-Пас, Лима, Майкетия, Мендоса, Монтевидео, Панама, Парамарибо, Пунта-Аренас, Пуэрто-Монт, Ресистенсия, Ресифи, Рошамбо, Сантьяго и Эсейса.

Средства обеспечения соответствия

4.1.2.2.2 Воздушные суда, выполняющие полеты по установленным маршрутам RNAV 5, оснащаются по крайней мере оборудованием RNAV, обладающим точностью выдерживания линии пути в боковом и продольном направлении на маршруте, равной ± 5 м. миль ($\pm 9,26$ км) в течение 95 % общего времени полета. Прочие соображения, касающиеся эшелонирования в воздухе, приводятся в пп. 4.1.2.2.6 и 4.1.2.2.7.

4.1.2.2.3 Государство регистрации или государство эксплуатанта, в зависимости от того, что применимо, проверяет соблюдение навигационных спецификаций.

Примечание. Рекомендации по навигационным спецификациям содержатся в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

4.1.2.2.4 Проверка надлежащей работы системы RNAV на борту воздушного судна осуществляется до начала полета по маршруту RNAV 5. Эта проверка среди прочего включает следующее:

- а) просмотр записей и форм с целью убедиться в том, что меры технического обслуживания по устранению неисправности оборудования были приняты;
- б) проверка достоверности базы данных (текущий цикл AIRAC), если таковая установлена;
- в) проверка разрешенного маршрута полета путем сравнения карт и других применимых ресурсов с индицируемыми данными навигационных систем и бортовых индикаторов, если это применимо. Следует подтверждать исключение конкретных радиотехнических средств, если это применимо.

4.1.2.2.5 При полете по маршруту RNAV 5 производится проверка правильности работы бортовой системы RNAV, в том числе для установления того, что:

- a) характеристики необходимого для выполнения полета по RNAV 5 оборудования не ухудшились в течение полета;
- b) маршрут соответствует полученному разрешению;
- c) точность навигации воздушного судна соответствует требованиям, предъявляемым к полетам по RNAV 5, для чего используются перекрестные проверки;
- d) выбраны другие навигационные средства, позволяющие осуществлять перекрестные проверки или немедленный переход на другие условия полета в случае утраты функциональных возможностей RNAV.

4.1.2.2.6 Предполагается, что все пилоты будут придерживаться осевой линии маршрута, руководствуясь показаниями бортового индикатора боковых отклонений и/или индикатора системы управления полетом, при выполнении всех полетов по RNAV 5, за исключением случаев, когда имеется разрешение УВД на отклонение или возникают чрезвычайные обстоятельства.

4.1.2.2.7 Если орган УВД назначает курс, который уводит воздушное судно в сторону от маршрута, пилот не изменяет план полета в системе RNAV до получения разрешения на возврат на маршрут или подтверждения органом УВД нового разрешения.

4.1.2.3 RNAV 2

Нет.

4.1.2.4 RNAV 1

Нет.

4.1.2.5 Навигационные спецификации до применения PBN

Нет.

4.1.3 Спецификации требуемых навигационных характеристик (RNP)

4.1.3.1 RNP 4

Нет.

4.1.3.2 Базовые RNP 1

Нет.

4.1.3.3 Усовершенствованные RNP 1

Нет.

4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)

Район применения

4.2.1 RVSM 300 м (1000 фут) применяется в воздушном пространстве между ЭП 290 и ЭП 410 включительно в следующих РПИ:

Антофагаста, Амасоника, Асунсьон, Атлантико, Барранкилья, Бразилия, Богота, Комодоро Ривадавиа к западу от меридиана 054° з. д., Кордоба, Куритиба, Эсейса, Джорджтаун, Гуаякиль, Ла-Пас, Лима, Майкетия, Мендоса, Монтевидео, Панама, Парамарибо, Пуэрто-Монт, Пунта-Аренас, Ресифи, Ресистенсия, Рошамбо и Сантьяго.

4.2.2 RVSM также применяется либо во всех следующих РПИ, либо в их части: Канарские острова* (южный сектор), Дакар океанический*, Сал океанический*, Ресифи и Атлантико (часть коридора EUR/SAM).

Примечание 1. Объем воздушного пространства, обозначаемый как воздушное пространство "CAR/SAM RVSM", включает РПИ, перечисленные в разделе Дополнительных региональных правил регионов CAR и SAM, касающемся района применения вертикального эшелонирования.

Примечание 2. Объем воздушного пространства, указанный в п. 4.2.2, далее называется воздушное пространство "EUR/SAM RVSM".

Средства обеспечения соответствия

(Приложение 2, глава 5 и добавление 3; Приложение 6, часть I, главы 3, 4 и 7; Приложение 6, часть II, главы 3 и 7; Приложение 8, часть IIIA, глава 8; Приложение 11, глава 2)

4.2.3 Эксплуатантам, планирующим выполнять полеты в пределах региона SAM, где применяется RVSM, требуется получить утверждение на использование RVSM от государства регистрации или от государства эксплуатанта. Государство регистрации или в соответствующих случаях государство эксплуатанта должно удостовериться в том, что характеристики выдерживания относительной высоты утвержденных воздушных судов отвечают требованиям, содержащимся в частях I и II Приложения 6.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся первоначального достижения и последующего постоянного соблюдения требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, перечисленных в п. 4.2.3, содержится соответственно в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в воздушном пространстве CAR/SAM и в документе, касающемся коридора EUR/SAM.

* Обозначает РПИ, находящиеся в регионе AFI ИКАО.

Глава 5. НАБЛЮДЕНИЕ

5.1 ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ВОРЛ)

(P-ATM, глава 8; P-OPS, том I)

5.1.1 Наличие на борту приемопередатчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.2 Методика распределения кодов

Нет.

5.1.3 Присвоение кодов ВОРЛ

Нет.

5.1.3.1 За исключением случаев, когда предписывается иной порядок присвоения кодов, предусмотренный двусторонним соглашением между смежными районными диспетчерскими центрами, расположенными в различных регионах ИКАО, районные диспетчерские центры, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в районах полетной информации, граничащих с другими районами, должны, при наличии надлежащего оборудования, присваивать индивидуальные коды ВОРЛ воздушным судам, которые входят в их районы полетной информации из смежных районов. Эти коды следует выбирать из подгруппы кодов, выделенных районным диспетчерским центрам для присвоения воздушным судам, выполняющим международные полеты.

5.1.3.2 Как правило, индивидуальный код ВОРЛ, присвоенный воздушному судну, выполняющему международный полет, может быть вновь присвоен другому воздушному судну:

- a) через три часа после вылета лидирующего воздушного судна; или
- b) если по расчетам лидирующее воздушное судно уже совершило посадку;

в зависимости от того, что раньше.

5.1.4 Использование приемопередатчиков ВОРЛ, передающих данные о барометрической высоте

Нет.

5.1.5 Контроль информации, полученной с помощью ВОРЛ

Нет.

5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ

5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ

Нет.

5.2.2 Переход с режима A/C на режим S

Нет.

5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)

5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II

Нет.

5.4 КОНТРАКТНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-C)

Нет.

5.5 РАДИОВЕЩАТЕЛЬНОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАВИСИМОЕ НАБЛЮДЕНИЕ (ADS-B)

Нет.

Глава 6. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

6.1 ДИСПЕТЧЕРСКИЕ (УВД) РАЗРЕШЕНИЯ

6.1.1 Содержание

Нет.

6.1.2 Соблюдение

Нет.

6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

6.2.1 Боковое

(Приложение 11, дополнение В; Р-АТМ, главы 5 и 15)

6.2.1.1 В том случае, когда воздушные суда входят в воздушное пространство, в котором установлен больший минимум бокового эшелонирования, чем в покидаемом воздушном пространстве, боковое эшелонирование продолжает выдерживаться при условии, что:

- а) выдерживается меньший минимум эшелонирования;
- б) траектории полета расходятся под углом 15° или более до тех пор, пока не будет обеспечен больший минимум;
- с) процедуры, утвержденные соответствующим полномочным органом ОВД, позволяют убедиться в том, что воздушное судно располагает навигационными возможностями, необходимыми для обеспечения точного наведения по линии пути.

6.2.1.2 Минимальное боковое эшелонирование между воздушными судами, выполняющими полеты над Атлантическим океаном, за исключением полетов в пределах РПИ Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический и оговоренного в п. 6.2.1.4, составляет 223 км (120 м. миль).

6.2.1.3 Минимум бокового эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полеты в пределах РПИ Дакар океанический, Ресифи и Сал океанический, за исключением оговоренного в п. 6.2.1.4, составляет 185 км (100 м. миль).

6.2.1.4 Минимальное боковое эшелонирование между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.2 Продольное

(P-ATM, глава 5)

6.2.2.1 За исключением оговоренного в пп. 6.2.2.2, 6.2.2.3 и 6.2.2.4, минимум продольного эшелонирования между воздушными судами с ТРД, выполняющими полеты над Атлантическим океаном, составляет 30 мин.

6.2.2.2 Минимальное продольное эшелонирование, составляющее минимум 10 мин/150 км (80 м.миль), применяется между оборудованными RNAV воздушными судами, использующими метод числа Маха:

- а) на установленных маршрутах в РПИ Лима и Сантьяго и смежных диспетчерских районах региона PAC; или
- б) на ЭП 250 или выше в пределах РПИ Дакар океанический, Ресифи, Атлантико и Сал океанический.

6.2.2.3 Для воздушных судов, выполняющих полеты по установленным контролируемым океаническим маршрутам в коридоре EUR/SAM в пределах РПИ Дакар океанический, Ресифи, Атлантико и Сал океанический, продольное эшелонирование устанавливается в соответствии с пп. 5.4.2.4 или 5.4.2.5 PANS-ATM.

6.2.2.4 Основанное на RNAV минимальное боковое эшелонирование между воздушными судами, отвечающими требованиям положений п. 4.1.1.1, составляет 93 км (50 м. миль).

6.2.3 Комбинированное

Нет.

6.2.4 Вертикальное

6.2.4.1 В пределах РПИ, указанных в п. 4.2.1 и 4.2.2, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется RVSM 300 м (1000 фут).

6.2.4.2 Указанный в п. 6.2.4.1 минимум эшелонирования применяется между воздушными судами только в тех случаях, когда эти воздушные суда и эксплуатант в соответствующих случаях утверждены государством регистрации или государством эксплуатанта к выполнению полетов в пространстве RVSM.

6.2.4.3 Воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

6.2.5 Радиолокационное

Нет.

6.2.6 Уменьшение минимумов эшелонирования

(Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.2.6.1 В тех случаях и когда позволяют условия в соответствии с PANS-ATM применяются минимумы эшелонирования ниже указанных в пп. 6.2.1 и 6.2.2 минимумов, в сборниках аэронавигационной информации должна публиковаться соответствующая информация, с тем чтобы пользователи воздушного пространства были полностью

осведомлены о тех частях воздушного пространства, в которых будут применяться сокращенные минимумы эшелонирования, и об аэронавигационных средствах, на использовании которых эти минимумы основаны.

6.2.7 Резервирование воздушного пространства

Нет.

6.3 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

(P-ATM, глава 4; P-OPS, том I)

6.3.1 Установление эшелона

6.3.1.1 Самый нижний используемый эшелон полета рассчитывается на основе фактического значения QNH, за исключением случаев, когда колебание давления является настолько незначительным, что для расчета можно использовать климатологические данные.

Примечание 1. Самый нижний используемый эшелон полета обеспечивает высоту пролета над местностью, по крайней мере, 300 м (1000 футов).

Примечание 2. Метеорологические органы информируют органы ОВД о тех случаях, когда в необычных условиях давление падает ниже минимальной климатологической величины, с тем чтобы можно было принять соответствующие меры для временной отмены использования самого нижнего эшелона или эшелонов полета, на которых невозможно обеспечить минимальную высоту пролета над местностью.

6.3.1.2 При определении эшелона перехода, по мере необходимости, следует использовать таблицу 1. В этой таблице эшелон перехода указывается непосредственно как функция абсолютной высоты перехода (ТА) аэродрома и текущей величины QNH установки высотомера.

Примечание 1. Ниже приводится инструктивный материал для определения эшелона перехода для слоя перехода в 150 м (500 футов), 300 м (1000 футов) и т. д. Достаточно добавить цифру 5, 10 и т. д. к эшелону перехода, указанному в соответствующей таблице.

Примечание 2. В левых колонках указываются величины, которые могут быть присвоены абсолютным высотам перехода, а в верхних строчках указываются диапазоны давления в миллибарах, в пределах которых колеблются величины QNH на данном аэродроме. Эшелон перехода для слоя перехода величиной, по крайней мере, 0 м (0 футов) включается в каждую сводную таблицу в указанной ниже форме.

Примечание 3. Величины абсолютных высот перехода, указанные в метрах и футах, приводятся просто с целью определения типичных абсолютных высот перехода. Хотя в каждой колонке приводятся пары величин, это не означает, что они обязательно эквивалентны.

Пример использования таблицы

Если взять определенную величину QNH (например, 1012,5 мбар) и определенную высоту перехода (например, 1410 м), то эшелоном перехода (при данных условиях) будет ЭП 50. Если потребуется слой перехода, по крайней мере, 300 м (1000 футов), тогда эшелон полета, соответствующий эшелону перехода, будет составлять 60.

Вследствие того, что абсолютная высота перехода для каждого местоположения имеет постоянное значение, в любое время используется только та строка таблицы, в которую включена эта высота. К примеру, для аэродрома с абсолютной высотой перехода 1560 м (5200 футов) это может быть:

Абсолютная высота перехода (ТА) метры	QNH футы	От 949,1 до 966,5	От 966,6 до 984,2	От 984,3 до 1 002,2	От 1 002,3 до 1 020,5	От 1 020,6 до 1 039,1	От 1 039,2 до 1 057,9
		70	65	60	55	50	45
1 560	5 200						

Таблица 1. Метод определения эшелона перехода, который, по крайней мере, совпадает с эшелоном полета, соответствующим абсолютной высоте перехода

QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		От 942,2 до 959,4	От 959,5 до 977,1	От 977,2 до 995,0	От 995,1 до 1 013,2	От 1 013,3 до 1 031,6	От 1 031,7 до 1 050,3
QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		От 945,6 до 963,0	От 963,1 до 980,7	От 980,8 до 998,6	От 998,7 до 1 016,8	От 1 016,9 до 1 035,3	От 1 035,4 до 1 054,1
QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		От 949,1 до 966,5	От 966,6 до 984,2	От 984,3 до 1 002,2	От 1 002,3 до 1 020,5	От 1 020,6 до 1 039,1	От 1 039,2 до 1 057,9
QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		От 952,6 до 970,0	От 970,1 до 987,8	От 987,9 до 1 005,9	От 1 006,0 до 1 024,2	От 1 024,3 до 1 042,8	От 1 042,9 до 1 061,7
QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		QNH м фут		От 956,1 до 973,5	От 973,6 до 991,4	От 991,5 до 1 009,5	От 1 009,6 до 1 027,9	От 1 028,0 до 1 046,6	От 1 046,7 до 1 065,5
450	1 500	480	1 600	510	1 700	540	1 800	570	1 900	35	30	25	20	15	10
600	2 000	630	2 100	660	2 200	690	2 300	720	2 400	40	35	30	25	20	15
750	2 500	780	2 600	810	2 700	840	2 800	870	2 900	45	40	35	30	25	20
900	3 000	930	3 100	960	3 200	990	3 300	1 020	3 400	50	45	40	35	30	25
1 050	3 500	1 080	3 600	1 110	3 700	1 140	3 800	1 170	3 900	55	50	45	40	35	30
1 200	4 000	1 230	4 100	1 260	4 200	1 290	4 300	1 320	4 400	60	55	50	45	40	35
1 350	4 500	1 380	4 600	1 410	4 700	1 440	4 800	1 470	4 900	65	60	55	50	45	40
1 500	5 000	1 530	5 100	1 560	5 200	1 590	5 300	1 620	5 400	70	65	60	55	50	45
1 650	5 500	1 680	5 600	1 710	5 700	1 740	5 800	1 770	5 900	75	70	65	60	55	50
1 800	6 000	1 830	6 100	1 860	6 200	1 890	6 300	1 920	6 400	80	75	70	65	60	55
1 950	6 500	1 980	6 600	2 010	6 700	2 040	6 800	2 070	6 900	85	80	75	70	65	60
2 100	7 000	2 130	7 100	2 160	7 200	2 190	7 300	2 220	7 400	90	85	80	75	70	65

6.4 МАРШРУТЫ ОВД

6.4.1 Системы треков

Нет.

6.4.2 RNAV

Нет.

6.5 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

6.5.1 Район применения

Нет.

6.5.2 Взлет с места пересечения

Нет.

6.5.3 Использование нескольких исполнительных стартов на одной ВПП

Нет.

6.5.4 Визуальные вылеты

Нет.

6.5.5 Визуальные заходы на посадку

Нет.

6.5.6 Усовершенствованные системы управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)

Нет.

6.5.6.1 Общие положения

Нет.

6.5.6.2 Функции A-SMGCS

Нет.

6.5.6.3 Предупреждения A-SMGCS

Нет.

6.5.6.4 Правила опознавания при использовании A-SMGCS

Нет.

6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**RNAV 10 (RNP 10) и RNAV 5****6.6.1 Общие положения****6.6.1.1 Работа системы RNAV**

Примечание 1. Средства обеспечения соответствия эксплуатационным требованиям в отношении RNAV 10 (RNP 10) указаны в п. 4.1.2.1.4.

Примечание 2. Описание процедур функциональной проверки, выполняемой до выхода на маршрут RNAV 5, приводится в п. 4.1.2.2.4.

6.6.2 На маршруте

Примечание 1. Минимумы эшелонирования воздушных судов, применяемые на установленных маршрутах RNAV 10 (RNP 10), приводятся в пп. 4.1.2.1.1, 4.1.2.1.2 и 4.1.2.1.3.

Примечание 2. Процедуры функциональной проверки и прочие соображения, касающиеся навигации по маршрутам RNAV 5, приводятся в пп. 4.1.2.2.5, 4.1.2.2.6 и 4.1.2.2.7.

6.6.3 В районе аэродрома

Нет.

6.6.4 Государственные воздушные суда

Примечание. Условия, связанные с производством полетов в условиях RNAV 10 (RNP 10) и RNAV 5 государственных воздушных судов и других воздушных судов, освобожденных от прохождения утверждения на использование RNAV, приводятся в п. 4.1.1.

6.7 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNP

6.7.1 Общие положения

Нет.

6.7.2 На маршруте

Нет.

6.7.3 В районе аэродрома

Нет.

6.7.4 Государственные воздушные суда

Нет.

6.8 КОМБИНИРОВАННЫЕ ПРАВИЛА

Нет.

6.9 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ MNPS

Нет.

6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM

6.10.1 Общие положения

6.10.1.1 Эксплуатация воздушных судов, не утвержденных к полетам с использованием RVSM

6.10.1.1.1 За исключением районов, в которых установлены зоны перехода, воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM в соответствии с требованиями п. 4.2.3, не разрешается выполнять полеты в воздушном пространстве CAR/SAM RVSM и в воздушном пространстве EUR/SAM RVSM.

6.10.1.1.2 В исключительных случаях воздушным судам, которые не утверждены государством к полетам с RVSM, может быть дано разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, в котором может применяться RVSM, в соответствии с политикой и правилами, установленными государством, при условии применения вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

Примечание. Переход на эшелоны и с эшелонов RVSM будет, как правило, осуществляться в первом РПИ воздушного пространства CAR/SAM RVSM и воздушного пространства EUR/SAM RVSM.

6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM

(Приложение 2, добавление 3; Приложение 6, части I и II, глава 7; Приложение 11, глава 3; P-ATM, глава 5)

6.10.2.1 Для обеспечения перехода воздушных судов в воздушное пространство/из воздушного пространства CAR/SAM и EUR/SAM RVSM полномочные органы ОВД, ответственные за соответствующие РПИ, могут устанавливать назначенные зоны перехода RVSM. В пределах этих зон перехода между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM, может применяться минимум вертикального эшелонирования 300 м (1000 футов).

6.10.2.2 Зона перехода RVSM охватывает в вертикальной плоскости ЭП 290–ЭП 410 включительно, в горизонтальной плоскости ее размеры определяются государствами – поставщиками обслуживания, она перекрывается воздушным пространством CAR/SAM RVSM и воздушным пространством EUR/SAM RVSM или находится в их пределах, и в ней должна обеспечиваться прямая связь "диспетчер – пилот".

6.11 КООРДИНАЦИЯ ОВД

6.11.1 Координация между органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание

Нет.

6.11.2 RNAV

(P-ATM, глава 11)

6.11.2.1 RNAV 10 (RNP 10) и RNAV 5

6.11.2.1.1 Ухудшение характеристик или отказ системы RNAV на воздушном судне

6.11.2.1.1.1 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган ОВД включает фразу "RNAV UNAVAILABLE" (RNAV не работает) в конце сообщения.

6.11.2.1.1.2 В случае автоматизированного обмена сообщениями, содержащими информацию, указанную в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган ОВД устно дополняет координационное сообщение фразой "RNAV UNAVAILABLE" (RNAV не работает) после позывного соответствующего воздушного судна.

6.11.2.1.2 *Государственные воздушные суда и другие воздушные суда, освобожденные от прохождения утверждения на использование RNAV*

6.11.2.1.2.1 При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган ОВД включает фразу "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) в конце сообщения.

6.11.2.1.2.2 В случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в п. 18 плана полета, направляющий сообщение орган ОВД устно дополняет координационное сообщение фразой "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует) после позывного соответствующего воздушного судна.

6.11.3 RNP

Нет.

6.11.4 RVSM

Нет.

6.11.5 Коды ВОРЛ

Нет.

6.12 СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОВД**6.12.1 План полета и вылет**

(P-ATM, глава 11)

6.12.1.1 С целью координации действий органов ОВД, обеспечивающих управление воздушным движением или консультативное обслуживание воздушного движения, и при наличии прямой речевой связи передача информации от органа ОВД на аэродроме начала полета в пункт, где можно обеспечить непрерывную цепь прямой речевой связи, осуществляется с использованием "позапного" метода.

6.12.1.2 Орган ОВД, обслуживающий аэродром, на котором начался полет, передает сообщение с представленным планом полета (FPL) и после него сообщение о вылете органу ОВД, где прерывается цепь прямой речевой связи, а также остальным органом ОВД по маршруту в соответствии с содержащимися в PANS-ATM правилами маршрутизации сообщений.

6.12.2 Прибытие

(P-ATM, глава 10)

6.12.2.1 В отношении тех воздушных судов, для которых было послано и подтверждено сообщение о передаче управления, сообщений о прибытии не посылаются.

6.12.3 Расчетное время пересечения границ

Нет.

6.12.4 Координация с помощью ЭВМ

Нет.

6.13 ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (FIS)

6.13.1 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

Нет.

6.13.2 Информация SIGMET

(P-ATM, глава 9)

6.13.2.1 Передача информации SIGMET на борт воздушных судов осуществляется по инициативе соответствующего органа ОВД предпочтительно методом направленной передачи с последующим подтверждением приема или методом общего вызова, если количество воздушных судов не позволяет использовать предпочтительный метод.

6.13.2.2 Передаваемая на борт воздушных судов информация SIGMET охватывает участок маршрута до двух часов полетного времени в направлении полета.

6.13.3 Специальные донесения с борта

Нет.

6.13.4 Скорректированные прогнозы по аэродрому

(P-ATM, глава 9)

6.13.4.1 Скорректированные прогнозы по аэродрому передаются на борт воздушных судов в пределах 60 мин полета до аэродрома назначения, если такая информация не была передана на борт с помощью других средств.

6.13.5 Прогнозы для посадки

(Приложение 11, глава 4)

6.13.5.1 Имеющиеся в распоряжении органа ОВД последние прогнозы для посадки, если прошло не более часа со времени их подготовки, во всех случаях передаются на борт воздушного судна вместе с последней сводкой регулярных или специальных наблюдений, когда воздушное судно запрашивает такую сводку.

6.14 СЛУЖБА АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ

Нет.

Глава 7. КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

7.1 ПРОЦЕДУРЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПЕРАТИВНЫХ БОКОВЫХ СМЕЩЕНИЙ (ПОБС)

Нет.

7.2 КОНТРОЛЬ ЗА ВОЗДУШНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ

7.2.1 Общие положения

Нет.

7.2.2 RNAV

7.2.2.1 Для систем маршрутов, в которых применяется минимум бокового эшелонирования 93 км (50 м. миль), устанавливается целевой уровень безопасности полетов (TLS), равный 5×10^{-9} катастроф на час полета применительно к одному измерению. Уровень безопасности полетов для такого воздушного пространства определяется путем соответствующей оценки безопасности полетов.

Примечание. Подробный инструктивный материал по проведению оценок безопасности полетов содержится в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689).

7.2.2.2 Для эксплуатационной оценки безопасности системы воздушного пространства применяются следующие критерии:

- a) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 46 км (25 м. миль) или более от разрешенной линии пути, составляет менее 7×10^{-4} ;
- b) доля полного полетного времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 74–110 км (40–60 м. миль) от разрешенной линии пути, составляет менее $4,1 \times 10^{-5}$.

7.2.2.3 С целью получения данных для оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к навигационным характеристикам в боковой плоскости, соответствующим RNP 10 и п. 7.2.2.1, осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Такие данные включают ошибки в ходе производства полетов, вызванные любыми причинами. На основе собранных данных периодически проводится оценка безопасности полетов с целью подтверждения того, что уровень безопасности полетов по-прежнему выдерживается.

Примечание. Подробный инструктивный материал по контролю содержится в Руководстве по планированию обслуживания воздушного движения (Doc 9426) и в Руководстве по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689).

7.2.3 RNP

Нет.

7.2.4 RVSM**7.2.4.1 Целевой уровень безопасности полетов (TLS)**

7.2.4.1.1 *Применение RVSM в воздушном пространстве, указанном в п. 4.2.1, отвечает TLS, равному 5×10^{-9} катастроф на один час полета воздушного судна по всем причинам риска в вертикальном измерении.*

7.2.4.1.2 В целях оказания помощи в оценке выполнения воздушными судами на постоянной основе требований к характеристикам выдерживания относительной высоты, указанным в п. 4.2.2, в воздушном пространстве CAR/SAM RVSM и в воздушном пространстве EUR/SAM RVSM осуществляется надлежащий контроль за производством полетов. Контроль включает проведение оценки других источников риска с целью обеспечения того, чтобы указанный в п. 7.2.4.1.1 целевой уровень безопасности полетов не был превышен.

Примечание. Подробные сведения об основополагающих принципах и порядке контроля, которые установлены контролирующим агентством CAR/SAM (CARSAMMA), содержатся соответственно в Инструктивном материале по введению минимума вертикального эшелонирования (VSM) 300 м (1000 фут) для применения в воздушном пространстве CAR/SAM RVSM и в воздушном пространстве EUR/SAM RVSM.

Глава 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОПВД)

8.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Нет.

8.2 ПРИМЕНЕНИЕ

Нет.

8.3 ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ВЫДЕЛЕНИЯ СЛОТОВ ОПВД

Нет.

8.4 КОНТРОЛЬ ЗА СЛОТАМИ ВЫЛЕТА

Нет.

8.5 ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕРАХ ОПВД

8.5.1 Стратегические меры ОПВД

Нет.

8.5.2 Поправки к опубликованным стратегическим мерам ОПВД

Нет.

8.5.3 Циркуляры и информация, касающиеся ОПВД

Нет.

8.5.4 Предполетный информационный бюллетень (PIB)

Нет.

8.5.5 Порядок запроса

Нет.

Глава 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

9.1 ПОРЯДОК АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

9.1.1 Действия командира воздушного судна

Нет.

9.1.2 Действия органа ОВД

Нет.

9.2 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ВКЛЮЧАЯ РАЗВОРОТ НА ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ КУРС

Нет.

9.3 ОТКАЗ СВЯЗИ "ВОЗДУХ – ЗЕМЛЯ"

Нет.

9.4 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ИЛИ ОТКАЗ СИСТЕМЫ RNAV

9.4.1 Действия командира воздушного судна

9.4.1.1 В случае, если воздушное судно не способно удовлетворять предъявляемым требованиям для полета по маршруту RNAV в результате отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, пилот запрашивает изменение разрешения.

9.4.2 Действия органа ОВД

9.4.2.1 При ухудшении характеристик или отказе системы RNAV во время полета воздушного судна по установленному для использования RNAV 5 маршруту ОВД:

- а) воздушному судну следует давать разрешение на полет по маршрутам ОВД, определяемым VOR/DME; или

- б) при отсутствии таких маршрутов воздушному судну следует давать разрешение на полет с использованием обычных навигационных средств, т. е. VOR/DME; или
- с) если применить вышеизложенные правила невозможно, орган УВД должен обеспечить, если это возможно, радиолокационное наведение данного воздушного судна до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью собственных средств.

Примечание. Воздушному судну, получившему разрешение на полет в соответствии с положениями пп. а) или б), может потребоваться, если это осуществимо, радиолокационный контроль со стороны соответствующего органа УВД.

9.4.2.2 Последующие действия органов УВД в отношении воздушного судна, которое не может соответствовать требованиям RNAV из-за отказа или ухудшения характеристик системы RNAV, будут зависеть от характера такого отказа и общей обстановки с воздушным движением. Во многих случаях остается возможным продолжение полета в соответствии с текущим диспетчерским разрешением. Если это не представляется возможным, можно запросить измененное разрешение, как указано в п. 9.4.1.1, для возврата к навигации с использованием средств VOR/DME.

9.5 УТРАТА НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ RVSM

9.5.1 Общие положения

Нет.

9.5.2 Ухудшение характеристик бортового оборудования по сообщению пилота

Нет.

9.5.3 Сильная турбулентность, не предсказанная прогнозом

Нет.

9.5.4 Сильная турбулентность, предсказанная прогнозом

Нет.

9.6 ОТКЛОНЕНИЕ ОТ МАРШРУТА

Нет.

**9.7 МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ОТНОШЕНИИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
НЕ УТВЕРЖДЕННЫХ К ПОЛЕТАМ С RVSM**

Нет.

9.8 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

Нет.

Глава 10. ФРАЗЕОЛОГИЯ

10.1 RNAV

Обстоятельства	Фразеология
Уведомление органа УВД об ухудшении характеристик или отказе RNAV	*(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT *(позывной ВС) НЕ МОГУ ИСПОЛЬЗОВАТЬ RNAV ИЗ-ЗА ОТКАЗА ОБОРУДОВАНИЯ
Уведомление органа УВД об отсутствии RNAV	*(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV *(позывной ВС) RNAV ОТСУТСТВУЕТ
*Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	

10.2 RNP

Нет.

10.3 НАБЛЮДЕНИЕ

Нет.

10.4 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Нет.

10.5 ОПВД

Нет.

Глава 11. ПОИСК И СПАСАНИЕ

11.1 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (IGA)

(Приложение 6, часть II, глава 6; Приложение 6, часть III, глава 4)

11.1.1 Воздушные суда общего назначения, выполняющие полеты над установленными районами суши или моря, где проведение поисково-спасательных работ затруднено, должны:

- a) иметь на борту соответствующее аварийно-спасательное оборудование;
 - b) следовать по маршрутам или выполнять установленные правила, если они не оборудованы средствами двусторонней связи, за исключением случаев, когда в особых обстоятельствах соответствующий полномочный орган может сделать конкретные исключения в отношении соблюдения этого требования.
-

Глава 12. МЕТЕОРОЛОГИЯ

12.1 НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Нет.

Глава 13. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

13.1 АДРЕСОВАНИЕ И РАССЫЛКА NOTAM

Нет.

13.2 ИНФОРМАЦИЯ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ

13.2.1 Визуальные правила

Нет.

– КОНЕЦ –

