

4. Особенности выполнения полетов в зарубежных государствах.

4.1. АВСТРИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Австрии, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Австрии используется таблица зоны ожидания номер 4-1-1, опубликованная в сборнике "JEPPesen"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2.

Минимумы.

Австрия в большинстве случаев публикует OCA(H) и минимум по видимости для посадки. Минимум по НГО опубликован только для Инсбрука. В некоторых случаях опубликованы минимумы по видимости и НГО для взлета. Минимумы "JEPPesen" не ниже государственных.

Применение GPS.

Основные принципы для установки и действия оборудования GPS, прежде всего, основаны на документах TSO C129 Американского Федерального управления авиации и JAA interim policy для использования GPS. Для полетов по IFR, применение GPS, как дополнительной навигационной системы в дополнение к существующим наземным и бортовым навигационным средствам должно быть ограничено ATS маршрутами (определенных как VOR, DME, NDB, RNAV маршруты), спрямлениями разрешенными органами ATC, SIDs и STARs.

Использование GPS для тренировочных заходов на посадку (TSO A1, B1, C1) ограничено наличием визуальных условий VMC. GPS не должен использоваться, если RAIM (receiver autonomous integrity monitoring) не обеспечивается. Если имеются любые сомнения относительно точности информации положения, представленной GPS, полет должен быть продолжен при помощи обычных средств навигации.

Процедура уменьшения шума.

Согласно Австрийским документам, регулирующим выполнение процедур по уменьшению шума, для реактивных самолетов которые не обеспечивают шумовые пределы, указанные в ICAO Annex 16, Vol. I, Part II, Chapter 2 запрещено выполнение заходов на посадку и взлетов для всех аэродромов.

В дополнение к этому запрещено выполнять заходы на посадку и взлеты для реактивных самолетов, которые не соответствуют шумовым пределам, указанным в ICAO Annex 16, Vol. I, Part II, Chapter 3, в следующих аэропортах: Грац, Инсбрук, Клагенфурт, Линц, и Зальцбург. Также запрещено выполнять заходы на посадку и взлеты для реактивных самолетов, которые не соответствуют шумовым пределам, указанным в ICAO Annex 16, Vol. I, Part II, Chapter 3 в аэропорту Вена между 2230-0600 LT.

Классификация воздушного пространства.

Австрия придерживается классификация воздушного пространства ИКАО.

Воздушное пространство классов - A, B и F не применяются в Австрийском воздушном пространстве. В классе воздушного пространства G диспетчерское обслуживание ATC обеспечивается для полетов по правилам полетов по приборам (IFR).

Указания высот SIDs.

В описаниях SIDs высоты указываются футах относительно среднего уровня моря иногда даже выше высоты перехода, если они ниже минимальной высоты полета на ATS маршрутах.

Особенности радиосвязи.

Для избежания задержек с запуском двигателей следует запрашивать запуск двигателей при полной готовности экипажа к запуску. При первоначальной связи с "Рулением" сообщить номер стоянки. Обязательно запрашивать разрешение на буксировку. В случае некоторой задержки с запуском или рулением немедленно доложить об этом "Рулению".

Доклад о местонахождении должен быть кратким и должен содержать:

- позывной;
- местонахождение;
- код ответчика или если ВС не оборудовано ответчиком – время пролета;
- эшелон полета.

Доклад о местонахождении при полетах по ППП (IFR) должен содержать:

- позывной;
- текущий эшелон и разрешенный эшелон при наборе или снижении;

Последующие доклады могут содержать только:

- позывной;
- местонахождение;
- время.

План полета.

План полета требуется для всех полетов и должен быть подан не менее чем за 30 минут до отправления.

Специальная процедура захода на посадку в Зальцбурге. (отличающаяся от стандартов ИКАО).

Специальная, несоответствующая стандартам ИКАО, процедура инструментального захода на посадку применяется экипажами многодвигательных самолетов.

Специальное разрешение Австрийских Гражданских Авиационных властей требуется для каждого эксплуатанта. Заявление для разрешения должно включать следующие данные:

Для процедуры захода по I категории:

- тип самолета и двигателей;
- максимальный допустимый посадочный вес для вида захода.

Для процедуры захода по II и III категории:

- тип самолета и двигателей;
- максимальный допустимый посадочный вес для вида захода;
- минимальная высота отключения автопилота и возможность автоматической посадки;
- карты инструментального захода и посадки (IAL).

Соответствующие данные должны быть представлены вместе с копиями соответствующих страниц Руководства по летной эксплуатации и Руководства по техническому обслуживанию.

Заявление должно быть передано по крайней мере за шесть недель до начала полетов.

Требования по использованию TCAS.

Все эксплуатанты выполняющие полеты в пределах территории членов ЕСАС должны быть оснащены оборудованием ACAS 2 / TCAS.

Оборудование 8,33.

Наличие радиостанций с сеткой частот 8,33 обязательно для воздушных судов, выполняющих полеты выше эшелона 245.

Те государственные ВС, которые не часто используют воздушное пространство Австрии временно освобождены от наличия радиостанций с сеткой частот 8,33.

С тех пор, как Австрия не обеспечивает VHF покрытие, государственные ВС не оснащенные оборудованием с сеткой частот 8,33, которые не часто используют воздушное пространство Австрии, будут обслужены на частотах с диапазоном частот 25кГц.

Отличия от стандартов ИКАО.

Обслуживание воздушного движения.

План полета должен быть подан по крайней мере за 30 минут до отправления.

В пределах воздушного пространства Австрии полеты разрешены только в пределах контролируемого воздушного пространства. В отдельных случаях, при полетах на специальные аэродромы или в целях безопасности разрешаются полеты вне контролируемого воздушного пространства.

Отказ связи.

При визуальных метеоусловиях – стандартная процедура ИКАО.

При инструментальных условиях – стандартная процедура ИКАО.

В дополнение к ним:

для ВС прилетающих в а/п Вена (Швехат):

когда посадочный курс известен, следуйте напрямую на соответствующее навигационное средство и сохраняйте последнюю разрешенную высоту (эшелон), затем выполняйте заход на соответствующую полосу;

когда посадочный курс неизвестен, следуйте напрямую на привод BRK и выполняйте заход на полосу 29.

Для процедур потери радиосвязи смотрите маршруты прибытия на карте Вена STARS.

ВС отправляющиеся из а/п Вена (Швехат):

процедура потери радиосвязи должна быть выполнена следующим образом (за исключением маршрутов для точек ABETI, STO, LANUX, NIT, MIKOV, WGM):

1. установить Sq A7600 и сохранять 5000фут. до удаления 20n.m. ДМЕ FMD ;

2. затем выполняйте набор до эшелона FL120 (или до подписанного эшелона, если он ниже эшелона FL 120);

3. сохранять эшелон FL120 в течение периода 3мин, затем выполнить набор до подписанного эшелона.

ВС отбывающие из аэропорта Зальцбург:

Процедура потери радиосвязи для ВС отбывающих из а/п Зальцбург должна быть выполнена следующим образом (для ВС следующих через точку LIMRA):

1. установить Sq A 7600 и сохранять FL 60 до удаления 13 n.m. ДМЕ SBG;

2. затем выполняйте набор до эшелона FL 120 ;

3. сохраняйте эшелон FL 120 3мин, затем выполняйте набор до крейсерского эшелона, указанного в FPL ;

Для ВС следующих через точку RASTA:

1. установить Sq A 7600 и сохранять эшелон FL 120 или разрешенный эшелон в течении 3мин, затем выполнить набор до эшелона указанного в FPL.

4.2. БОЛГАРИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Болгарии, соответствуют таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д.	Километры, метры.
Относительно короткие дистанции, (например длина ВПП).	Метры.
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	Метры.
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра.	Километры в час.
Направление ветра на посадке и взлете.	Градусы (относительно магнитного меридиана).
Направление ветра в остальных случаях.	Градусы (относительно истинного меридиана).
Видимость, включая RVR.	Километры или метры.
Установка высотомеров, атмосферное давление.	Гпа, миллиметры по запросу.
Вес.	Килограммы.
Время.	Часы и минуты.
Температура.	Градусы (по Цельсию).

Процедура ожидания.

На территории Болгарии используется таблица зоны ожидания номер 2, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol II, 2 редакция.

В пределах TMA ниже FL100 максимальная приборная скорость для прибывающих самолетов ограничена 450км/ч (250 узлов).

Минимумы.

Болгария публикует государственные минимумы аэродромов для взлета и посадки.

Минимумы, опубликованные на картах «Jeppesen», не ниже государственных.

Разрешение на заход будет дано только, если:

- RVR не ниже минимума аэропорта и категории самолета;
- нижняя граница не ниже DH или 0.75 от MDH.

Уход на второй круг должен быть начат, если в процессе захода на посадку экипаж получил информацию, что RVR или нижняя граница облаков ниже минимума.

Классификация воздушного пространства.

Болгария придерживается классификации воздушного пространства ИКАО. В пределах ВП Варны и Софии применяется только классификация ВП классов А, С, Е и G.

Специальные требования и процедуры.

Международные полеты должны выполняться только по международным воздушным трассам.

Пролет государственной границы.

1. Воздушному судну разрешено пролетать государственную границу только в пределах установленных воздушных трасс и эшелонов после получения разрешения в соответствии с требованиями опубликованными в разделе «Jeppesen» «Entry Requirements».

2. В случае отказа наземных каналов связи между смежными органами АТС экипажу за 15 минут до пролета государственной границы будет дано указание установить связь, чтобы получить разрешение на вход.

В этом случае экипаж должен доложить:

- номер рейса и регистрационный номер ВС;
- эшелон полета;
- расчетное время пролета навигационного средства или точки, определяющей пролет государственной границы;
- предписанный код SSR.

3. Пролет государственной границы без радиосвязи запрещен, за исключением следующих случаев:

- воздушное судно имеет разрешение в соответствии с требованиями опубликованными в разделе «Jeppesen» «Entry Requirements» и экипаж отослал флайт-план в соответствующий орган АТС в соответствующее время.
- воздушное судно оборудовано ответчиком и установлен код 7600.

4. Во время полетов в пределах ВП Болгарии экипаж ВС должен установить код ответчика A2000, если не был предписан другой индивидуальный код.

Установка высотомеров.

Вертикальное положение самолета на или выше эшелона перехода определяется в эшелонах (Flight levels) в футах (например: «flight level 130»).

Вертикальное положение самолета на или ниже высоты перехода «Transition height» определяется в метрах относительно превышения аэродрома (QFE) (например: «height 600 meters»).

Предоставляется информация об атмосферном давлении превышения аэродрома (QFE). Значение (QNH) может быть запрошено пилотом, но его установка используется только для обеспечения безопасности полетов.

Полеты по ПВП должны выполняться на эшелонах, как предписано для полетов по ППП.

Изменение эшелона по инициативе пилота.

Если пилот вынужден изменить эшелон полета в силу непредвиденных обстоятельств (метеорологические явления, отказ оборудования) он должен информировать АТС как можно быстрее и выполнить изменение эшелона следующим образом: изменить курс самолета отворотом на 30 градусов вправо и пройти этим курсом по крайней мере 10.8 морских миль (20 километров), развернуться на прежний курс, одновременно покидая эшелон. После смены эшелона выйти на трассу на новом эшелоне после согласования с диспетчером АТС. В случае аварийного снижения изменение эшелона может быть начато немедленно после начала изменения курса вправо на 30 градусов.

Процедуры IFPS/CFMU

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в АТС органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным органам.

Разрешение для полетов по II категории.

Эксплуатанты государств, не являющиеся членами ЕСАС (European Civil Aviation Conference) должны получить разрешение от Авиационной администрации Болгарии разрешение для полетов по II категории.

Эксплуатанты государств, являющиеся членами ЕСАС (European Civil Aviation Conference), могут выполнять полеты по II категории, если они имеют разрешение государства регистрации. В этом случае они должны предоставить копию разрешения на производство полетов по II категории Авиационной администрации Болгарии.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Для полетов в районы, относящиеся к ATFM (Air Traffic Flow Management), флайт-план должен быть подан по крайней мере за 3 часа до расчетного времени уборки колодок.

Для полетов в районы, не относящиеся к ATFM (Air Traffic Flow Management), флайт-план должен быть подан по крайней мере за 1 часа до расчетного времени уборки колодок.

Минимумы для полетов по ПВП.

Местность	Истинная скорость	НГО	Видимость	Расстояние до нижней границы облаков
А) В зоне взлета и посадки.				
Равнинная	160 узлов (300 км/ч) или менее	500 футов (150 метров)	1.6 морских миль (3 километра)	165 футов (50 метров)
Холмы	Более чем 160 узлов (300 км/ч) до 300 узлов (550 км/ч).	1000 футов (300 метров)	2.7 морских миль (5 километров)	330 футов (100 метров)
Горная	300 КТ (550 км/ч) или менее	1000 футов (300 метров)	2.7 морских миль (5 километров)	330 футов (100 метров)
В) На маршруте и вне маршрута.				
Равнинная	160 узлов (300 км/ч) или менее	500 футов (150 метров)	1.6 морских миль (3 километра)	330 футов (100 метров)
Холмы	Более чем 160 узлов (300 км/ч) до 300 узлов (550 км/ч).	1000 футов (300 метров)	2.7 морских миль (5 километров)	330 футов (100 метров)
Горная (до 2000м)	300 КТ (550 км/ч) или менее	1310 футов (400м)	2.7 морских миль (5 километров)	330 футов (100 метров)
Горная (выше 2000м)	300 КТ (550 км/ч) или менее	2300 футов (700м)	5.4 морских миль (10 километров)	330 футов (100 метров)

Минимальные истинные безопасные высоты:

А. В зоне взлета и посадки 1000 футов (300метров) над наивысшим препятствием в радиусе 5.4 морских миль (10 километров) от самолета.

В. В зоне подхода и на ATS маршрутах, расположенных над равнинной местностью или водной поверхностью 2000 футов (600 метров), над горными районами 3000 футов (900 метров) над наивысшим препятствием в радиусе 13.5 морских миль (25 километров) от самолета.

Полеты по ПВП не должны выполняться с истинной скоростью, превышающей 300 КТ (550 км/ч).

Отказ связи.

Процедуры применяемые при отказе радиосвязи выполняются в соответствии со стандартами ИКАО.

4.3. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Великобритании, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Великобритании используется таблица зоны ожидания номер 4-1-1, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL, страницы серии 200 за исключением ТМА Лондона. В пределах ТМА Лондона максимальная приборная скорость в зоне ожидания до FL140 включительно 220 узлов.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol 2. Процедуры инструментального захода на посадку ограничены максимальной приборной скоростью 185 узлов (если не было других указаний). Для выполнения маневра визуального захода на посадку для ВС категории D существует ограничение по скорости 205 узлов. Для ВС категорий А и В максимальная вертикальная скорость снижения на прямой удалении схемы захода на посадку «gate-track» составляет 755 футов в минуту (3.8 метра в секунду). Процедура ухода на второй круг ограничена максимальной приборной скоростью 185 узлов (если не было других указаний).

Заход на посадку по обзорному радиолокатору, как правило, заканчивается за 2 морских мили до торца (в точке ухода на второй круг- MAP). Однако, когда это имеет смысл точка ухода на второй круг может устанавливаться на расстоянии 1 мили от торца. Прекращение радиолокационного обслуживания в этом случае остается на удалении 2 морских мили до торца и пилот несет ответственность за определение достижения точки ухода на второй круг.

Минимумы.

Минимумы в Великобритании соответствуют JAR-OPS-1, подразделы D и E. Минимумы публикуемые «JEPPESEN» не ниже государственных минимумов.

Процедура выдачи диспетчерского разрешения по маршруту.

Данная процедура предназначена для уменьшения радиотелефонной загрузки, которая существует для воздушных судов, летящих в западном направлении и входящих в воздушное пространство Лондона через точки SANDY, TEBRA, ERING, LOGAN на (или запрашиваемых эшелонах) FL250 или выше. При первоначальной связи с Лондон Контроль для экипажей этих воздушных судов будет выдано сокращенное диспетчерское разрешение содержащее четыре первых пункта обязательных донесений планируемого маршрута. Следующее маршрутное разрешение будет выдано в соответствующее время при полете вдоль маршрута. (За исключением ВС, производящих посадку в пределах FIR Лондона, которым будет выдано полное местное диспетчерское разрешение).

Процедуры подхода.

Для операторов не придерживающихся JAR-OPS и тех, которые исключены из JAR-OPS 1.405:

По законам Великобритании когда ВС выполняет снижение по направлению к аэродрому, то оно не должно снижаться с высоты 1000 ft , или ниже высоты 1000 ft выше уровня аэродрома если видимость RVR на аэродроме ниже установленного минимума для посадки или :

- 1.продолжать заход для посадки на любом аэродроме летя ниже установленной DH ,или
- 2.снижаться ниже установленной MDH ,если нет специально установленной высоты для визуальной посадки.

Процедура уменьшения шума

Верхний уровень для процедуры уменьшения шума установлен 3000ft

Техника уменьшения шума при подходе .

Использование процедуры продолженного снижения и техники уменьшения мощности двигателей требуется в установленных аэропортах , в соответствии с требованиями служб УВД.

В других случаях , если нет других рекомендаций для уменьшения шума и выброса эмиссии , по усмотрению пилота в пределах диспетчерского разрешения.

Стандартная инструментальная процедура отправления.

Не начинать выполнение разворота ниже высоты , превышающей на 500ft уровня аэродрома.

Установка высотомеров.

Когда самолет снижается с эшелона полета (QNE) на абсолютную высоту (QNH) перед началом захода на посадку, орган АТС сообщит соответствующее QNH. При покидании эшелона экипаж должен установить на высотомере давление QNH, если не требуются дальнейшие запросы о покидании эшелонов полета со стороны органа АТС (давление QNH устанавливается при покидании последнего эшелона для которого требуется доклад органу АТС о его покидании). Затем экипаж должен продолжать полет используя QNH до выхода на предпосадочную прямую, где может быть использовано QFE. Орган АТС (кроме военных аэродромов) может осуществлять радиолокационное векторение для захода на посадку используя высоты относительно уровня QFE. В этом случае установка давления должна быть включена в радиотелефонную связь. Для увеличения уровня безопасности полетов рекомендовано всем экипажам использовать QFE, но если пилот сообщает, что он использует QNH, в высоты будут пересмотрены и в радиотелефонной фразеологии слово «height» будет заменено на «altitude». Следует заметить, что ОЧН всегда дается относительно уровня соответствующего торца ВПП или уровня аэродрома.

На военных аэродромах США QFE не используется. Все процедуры ниже эшелона перехода основываются на QNH и все вертикальные перемещения задаются в футах. QFE аэродрома может быть получено по запросу.

Особенности радиосвязи.

Процедура радиосвязи при отпадении по SID. Экипажи ВС, при выходе из района аэродрома по SID при первой связи с London, Scottish, Manchester Control должны доложить:

- позывной;
- обозначение выполняемого SID;
- текущую высоту или эшелон полета;
- заданную высоту или эшелон полета. Для SID предусматривающих ступенчатый набор, первоначальную высоту, которую экипаж ВС набирает.

Полеты в Лондон (Гатвик) и Лондон (Хитроу).

Так как активность прибытия воздушных судов неизвестна АСС Лондона до относительно короткого времени перед расчетным временем прибытия (ETA), предполагаемое время подхода (EAT) не будет предписано до тех пор пока не станет известна общая картина воздушного движения. Поэтому применяется следующая процедура для предупреждения о задержках для ВС следующих в Лондон (Гатвик) и Лондон (Хитроу):

Когда задержки на прибытие в зоне аэродрома, вероятно, превысят 20 минут для этих аэропортов прибывающим самолетам будет дана общая информация относительно ожидаемой задержки, основанной на последних данных для этого времени. Впоследствии, когда самолет находится в пределах 20 минут его первоначального ETA, экипажу будет выдано EAT для нахождения в зоне ожидания. АСС Лондона как можно чаще будет обновлять данные о воздушном движении для того, чтобы информация, предоставляемая пилотам была как можно точнее. Эта процедура будет оставаться в действии при неработающем наземном оборудовании или загруженности воздушного движения, требующей использования дополнительной зоны ожидания.

Классификация воздушного пространства.

ВП Великобритании классифицировано в соответствии со стандартами ИКАО. Класс С воздушного пространства отсутствует. Для полетов по ППП в воздушном пространстве класса

F требуется АТС разрешение. Воздушные суда имеющие диспетчерское обслуживание в воздушном пространстве класса G должны выполнять диспетчерские разрешения и указания до тех пор, пока не будет предписано иначе.

Использование систем спутниковой навигации (GPS).

Разрешено использовать GPS в воздушном пространстве B-RNAV. Требования и рабочие критерии должны отвечать JAA Joint Advisory Material GAI 20 ACJ 20-5(formely JAA and Guidance Material TGL №3 Rev 1)

Процедуры IFPS/CFMU.

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в АТС органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным органам.

Специальные категории влияния спутного следа для аэропортов Лондон (Гатвик, Хитроу, Станстед) и Манчестер.

Типы самолетов B-757, B-707, DC-8, VD-10 и Ил-62 классифицированы как “UPPER MEDIUM” для целей учета влияния спутного следа. Все остальные самолеты класса “MEDIUM” классифицированы как “LOWER MEDIUM”. Эти категории используются только для создания интервалов при заходе на посадку и не применяются для отправляющихся самолетов.

Категория	Классификация ИКАО и по флайт-плану.	Великобритания
Heavy (H)	136т. и выше	136т. и выше
Medium (M)	7т. – 136т.	40т. – 136т.
Small (S)	не установлено	17т. – 40т.
Light (L)	7т. и менее	17т. и менее

Примечание: Во флайт-плане полета следует указывать классификацию влияния спутного следа ИКАО.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Великобритания придерживается таблицы ИКАО VMC минимумов за исключением следующего:

- (I) В воздушном пространстве классов C, D, E на высотах на или ниже 3000 футов по давлению QNH применяются следующие VMC минимумы:
для самолетов с приборной скоростью 140 узлов или менее – полетная видимость 5 км., вне облачности и наличии земли в поле зрения.
- (II) В воздушном пространстве классов F, G на высотах на или ниже FL100 (на или ниже 3000 футов по давлению QNH) применяются следующие VMC минимумы:
для самолетов с приборной скоростью более 140 узлов – полетная видимость 5 км., вне облачности и наличии земли в поле зрения.

для самолетов с приборной скоростью 140 узлов или менее – полетная видимость 1500 м., вне облачности и наличия земли в поле зрения.

(III) Выражение «или 300 метров над препятствиями, что выше» не применяется в Великобритании.

Полеты по ПВП не разрешены в контролируемом ВП Великобритании. Полеты по ПВП выше FL200 разрешены, за исключением контролируемого ВП. Не обязательно для полетов по ПВП придерживаться системы вертикального эшелонирования, однако пилотам рекомендуется, тем не менее, придерживаться квадратичной системы эшелонирования.

Соответствующие ограничения касающиеся минимальных высот полета над густонаселенными районами применяются для всех полетов по ППП и ПВП и в любых метеорологических условиях.

В Великобритании нет специальных правил, касающихся минимальных высот полета при полетах над высокими препятствиями и в горной местности. При полетах по ППП воздушное судно не должно пролетать на высоте ниже 1000 футов (300 метров) над наивысшей точкой рельефа в пределах 5 морских миль. Это правило не применяется для ВС летящих по ППП на высоте не превышающей 3000 футов (900 метров) вне облачности и наличия земли в поле зрения.

Воздушные суда, выполняющие полеты вне контролируемого воздушного пространства выше высоты перехода, должны установить шкалу давления высотомеров на значение 1013.2 и придерживаться следующей таблицы квадратичного эшелонирования:

Эшелоны на и ниже 24500 футов.	
Магнитный путевой угол.	Эшелон полета.
000-089 гр.	Нечетный
090-179 гр.	Нечетный + 500 футов
180-269 гр.	Четный
270-359 гр.	Четный + 500 футов

Отказ связи.

В процедуре отказа связи выражение «EAT» будет означать также EAT, выданное соответствующим органом АТС или ЕТА над контрольной точкой зоны ожидания, если пилоту была дана информация «No delay expected». Если до отказа связи, пилоту была дана информация «Delay not determined» и не было последующего EAT, не пытаться произвести посадку на аэродроме назначения и следовать на запасной аэродром.

Процедуры для отправляющихся самолетов в пределах контролируемого воздушного пространства после указания «request level change en-route» и «climb under radar».

1. Request level change en-route.

- следовать в соответствии с данным диспетчерским разрешением с набором предписанного эшелона в пределах контролируемого воздушного пространства.
- отвернуть влево или вправо 60 градусов и покинуть контролируемое воздушное пространство.
- после выхода из контролируемого воздушного пространства набрать эшелон согласно флайт-плана на курсе который позволит воздушному судну находиться вне контролируемого пространства в течении минимального периода времени 5 минут и будет удобен для выхода в контролируемое воздушное пространство после набора эшелона согласно флайт-плана.
- после набора эшелона согласно флайт-плана вернуться в контролируемое воздушное

пространство.

Например. «Unable to approve FL200. Cleared to Glasgow via Amber One to climb to FL100 and request level change en-route to FL180». В этом примере FL100 – предписанный эшелон, эшелон FL180 крейсерский эшелон, который возможно будет предписан, FL200 – эшелон согласно флайт-плану.

Примечание 1: Если ВС покидает воздушное пространство Великобритании, набор эшелона согласно флайт-плана должен быть выполнен перед пересечением границы РПИ Великобритании.

Примечание 2: Если в процессе набора необходимо пересечь воздушную трассу, пересечение должно быть выполнено под правым углом к воздушной трассе и на промежуточном эшелоне 500 футов.

2. Climb under radar.

- следовать в соответствии с данным диспетчерским разрешением с набором предписанного эшелона в пределах контролируемого воздушного пространства.
- после прохождения последнего пункта обязательного донесения, над которым ограничения по высоте указаны в диспетчерском разрешении, продолжайте набор эшелона указанного во флайт-плане по маршруту в пределах контролируемого воздушного пространства.

Временные процедуры по набору.

Следуйте в соответствии с пунктом 2. если набор до отказа связи производился под контролем радиолокатора, в противном случае следуйте в соответствии с пунктом 1.

Отказ связи при отправлении под контролем радиолокатора из Лондона (Хитроу) и Лондона (Гатвик).

Установить код ответчика 7600 режим «С». Сохранять в течении 7 минут безопасную скорость и предписанную высоту, но не менее безопасной (эшелон) Период 7 минут начинается с момента установки на ответчике кода 7600.

Если отказ произошел, когда самолет следовал в соответствии с SID, то пилот выполняет полет в точности по направлению и по указанному ступенчатому набору до точки FIX или точки выхода. В течении этой части (7мин) пилот может занимать последний предписанный эшелон или минимально безопасный эшелон. После чего полет продолжается в соответствии с FPL эшелон на аэродром назначения.

Если было векторение или процедура выхода вне соответствия RNAV, пилот должен следовать в течении 3мин в соответствии с последними полученными указаниями от диспетчера, затем затем возвращаться на предписанный FPL маршрут.

Для воздушных судов, прибывающих в аэропорт Лондон (Станстед) или Кембридж через LOREL или ABBOT (ASKEY или CASEY, что применяется).

(а) Если полный отказ связи произошел до ETA или EAT(если оно было получено и подтверждено) пилот должен:

-следовать в соответствующую точку fix зоны ожидания LOREL или ABBOT (ASKEY или CASEY, что применяется);

-ожидать на последнем предписанном эшелоне, если FL140 или ниже (или снижайтесь на эшелон FL150) до последнего подтвержденного ETA плюс 10 минут или EAT, если оно было дано;

-затем начинать снижение для захода на посадку с соответствии с опубликованной процедурой для рабочей ВПП и произвести посадку в пределах 30 минут (или позже, если возможно зайти и произвести посадку визуально);

(б) Если полный отказ связи произошел после того как экипаж доложил органу АТС о достижении точки fix зоны ожидания:

- ожидать на последнем предписанном эшелоне над LOREL или ABBOT (ASKEY или CASEY, что применяется) до:

-фактического времени прибытия на точку fix зоны ожидания плюс 10 минут или 10 минут после последней подтвержденной связи с органом АТС, в зависимости от того, что позже;

-ЕАТ если оно было получено и подтверждено;

- затем начинать снижение для захода на посадку с соответствии с опубликованной процедурой для рабочей ВПП и произвести посадку в пределах 30 минут (или позже, если возможно зайти и произвести посадку визуально).

Специальная процедура прибытия для аэропорта Лондон (Гатвик).

(а) Если полный отказ связи произошел до ЕТА или ЕАТ(если оно было получено и подтверждено) пилот должен:

-следовать в соответствующую точку fix зоны ожидания (TIMBA, LUMBA, WILLO, ASTRA или Mayfield VORDME);

-ожидать на последнем предписанном эшелоне до последнего подтвержденного ЕТА плюс 10 минут или ЕАТ, если оно было дано;

-затем начинать снижение для захода на посадку с соответствии с опубликованной процедурой для рабочей ВПП и произвести посадку в пределах 30 минут (или позже, если возможно зайти и произвести посадку визуально);

(б) Если полный отказ связи произошел после того как экипаж доложил органу АТС о достижении точки fix зоны ожидания:

- ожидать на последнем предписанном эшелоне над TIMBA, LUMBA, WILLO, ASTRA или Mayfield VORDME до:

i) фактического времени прибытия на точку fix зоны ожидания плюс 10 минут или 10 минут после последней подтвержденной связи с органом АТС, в зависимости от того, что позже;

ii) ЕАТ если оно было получено и подтверждено.

- затем начинать снижение для захода на посадку с соответствии с опубликованной процедурой для рабочей ВПП и произвести посадку в пределах 30 минут (или позже, если возможно зайти и произвести посадку визуально);

(с) Если полный отказ связи произошел при уходе на второй круг экипаж должен:

-следовать в соответствии с процедурой при уходе на второй круг на Mayfield VORDME;

-выполнить хотя бы одну зону ожидания на высоте 3000 футов;

- затем начинать снижение для захода на посадку с соответствии с опубликованной процедурой для рабочей ВПП и произвести посадку в пределах 30 минут (или позже, если возможно зайти и произвести посадку визуально);

Отказ связи в зоне радиолокационного векторения в аэропорту Лондон (Гатвик).

Проце- дура для ВПП:	Участок первоначального захода (initial approach)	Участок промежуточного и конечного захода (intermediate and final approach)	Уход на второй круг (missed approach)
08л/пр	Продолжите визуальный заход или заход по соответствующим инструментальным средствам захода. Если это невозможно следуйте на Mayfield VORDME на 3000 футов или последнем предписанном эшелоне, если выше.	Продолжите визуальный заход или заход по соответствующим инструментальным средствам захода. Если это невозможно, следуйте с соответствием с процедурой ухода на второй круг на Mayfield VORDME	В случае отказа связи следуйте по линии посадочного курса до удаления 18 км. IGG (R357 MAY VOR при неработающем дальномере), затем следовать на Mayfield VORDME с набором не выше 3000 футов.
26л/пр			В случае отказа связи следуйте по линии посадочного курса до удаления 18 км. IWW (R287 MAY VOR при неработающем дальномере), затем следовать на Mayfield VORDME с набором не выше 3000 футов.

4.4. ГЕРМАНИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Германии, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Германии используется таблица зоны ожидания номер 1-4-1, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Примечания: Скорости для полета в зоне ожидания в условиях турбулентности не опубликованы. Повышенные скорости в случае сильной турбулентности разрешены только после предварительного согласования со службой АТС.

Скорости для полета в зоне ожидания выше эшелона 10350 м. (FL340) не опубликованы.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2. Процедуры инструментального захода на посадку для военных аэродромов основаны на стандартах Соединенных Штатов для аэродромных процедур (TERPS).

Германия публикует ОСА (Н) для гражданских аэропортов и DA/MDA, НГО и видимость для военных аэродромов. Видимость публикуется для посадки на аэродромах Кологн-Бонн, Гамбург (Финкенвердер) и Вестерланд/Султ аэродромы. Минимумы в Германии публикуются национальные, которые не являются выше минимумов "JEPPESEN".

Процедура уменьшения шума.

При взлете :

а. для ВС сертифицированных по ICAO Annex 16, Chapter 2 ;

1. до 1500ft от уровня земли :

-взлетный режим ,

-закрылки во взлетном положении ,

-набор на скорости V_2+10nt (или в соответствии с ограничениями по углу атаки),

2. на 1500ft от уровня земли:

-уменьшить режим ,но не меньше чем режим набора ,

3. от 1500ft до 3000ft от уровня земли :

-набор на V_2+10nt ;

4. на 3000ft земли от уровня земли :

-разогнать скорость и убрать закрылки ;

-установить нормальный режим набора.

б. для ВС сертифицированных по ICAO Annex 16 , Chapter 3 (и доработанных по шуму Annex 16 ,Chapter 3)

1. до 1500ft от уровня земли :

-взлетный режим ;

-закрылки во взлетном положении ;

-набор на скорости V_2+10nt (или в соответствии с ограничениями по углу атаки)

2. на 1500ft от уровня земли ;

-уменьшить режим ,но не меньше чем режим набора ;

-разогнать скорость и убрать закрылки ;

-установить нормальный режим набора .

При заходе на посадку в Германии применяется процедура уменьшения шума на местности. Прибывающие воздушные судна покидают IAF на приборной скорости $V = 210\pm 10$ узлов, сохраняя эту скорость до удаления 12 миль от порога ВПП (если более высокая скорость не требуется для целей управления воздушным движением; используя промежуточные положения закрылков с убранными шасси установить приборную скорость $V=160\pm 10$ узлов). Захват глиссады производить на высоте не ниже 3000 футов относительно торца ВПП. Далее выпустить шасси, закрылки в посадочное положение и установить окончательную скорость захода немного до или над ОМ.

Классификация воздушного пространства.

ВП Германии классифицировано в соответствии со стандартами ИКАО. Классы А и В

воздушного пространства отсутствуют. Для полетов по ППП в воздушном пространстве класса F требуется АТС разрешение. В воздушном пространстве класса G не разрешены полеты по ППП. Компетентные органы АТС в индивидуальных случаях для ограничения скорости ниже эшелона FL100 могут предоставить исключение:

- для полетов по ПВП в воздушном пространстве класса C и ночью в воздушном пространстве класса E,
- для полетов по ППП в воздушном пространстве класса E.

Особенности радиосвязи.

Существуют специальные процедуры по запросу разрешения на запуск. При вылете в соответствии с планом полета по ППП запрос на запуск обязателен. Экипажу, вылетающему в соответствии с планом полета, предусматривающим переход от ПВП к ППП, рекомендуется запросить разрешение на запуск. Запрос осуществляется тогда, когда экипаж может запустить двигатели в течение 5 минут с момента запроса. Когда ожидается задержка менее 20 минут, экипажу разрешается запустить двигатели немедленно. Если ожидаемая задержка 20 минут или более, сообщить о времени, когда двигатели могут быть запущены.

При вылете по ППП экипаж должен установить связь на частоте, указанной в SID или предписанной органом АТС сразу после взлета. Если предполагается, что воздушное судно, следующее по ППП, будет находиться в зоне ожидания над навигационным средством, определенное как "clearance limit", более чем 20 минут орган АТС в общем случае передает пилоту EAT (EXPECTED APPROACH TIMES). Если время ожидания 20 минут или менее EAT будет передано органом АТС, если это необходимо. Если разрешение органа АТС о продолжении полета после прохождения радионавигационного средства, определенного как "clearance limit" не было получено, экипаж должен войти в зону ожидания над этим средством, сохраняя последний заданный и подтвержденный эшелон и ожидать дальнейшие указания АТС.

Доклад о местонахождении. При докладе о местонахождении экипаж должен передать следующие данные в ниже перечисленной последовательности:

- позывной ВС;
- местоположение;
- время пролета.

После смены частоты должны быть переданы следующие данные:

- позывной ВС;
- высота (эшелон) и, если ВС находится в наборе или на снижении, разрешенная высота (эшелон).

При подходе к аэродрому с системой параллельных ВПП, номер ВПП, используемой для захода, должен быть дополнительно включен к позывному ВС.

Использование ответчика (SSR).

Для выполнения VFR полетов, ВС должны быть оснащены ответчиком режимами A с 4096 кодами и с режимами C, с автоматическим ответом по высоте, а с 1 января 2005г (новые самолеты с 1 января 2003г) должны быть оснащены ответчиками с режимами S:

A. В пределах воздушного пространства класса C;

B. выше 5000ft или выше 3500ft относительно уровня земли, что выше;

C. ночью в контролируемом воздушном пространстве.

Предотвращение влияния спутного следа.

Применяется увеличение интервалов для предотвращения опасного влияния спутного следа. Когда интервалы контролируются по радиолокатору, минимальные интервалы составляют:

- "Тяжелый" после "Тяжелого"- 4 NM
- "Средний" после "Тяжелого"- 5 NM
- "Легкий" после "Тяжелого"- 6 NM
- "Легкий" после "Среднего"- 5 NM

Когда нет контроля по радиолокатору, минимальные интервалы составляют:

- "Средний" после "Тяжелого"- 2 мин.
- "Легкий" после "Тяжелого"- 3 мин.
- "Легкий" после "Среднего"- 3 мин.

Пилот, имеющий впереди идущий самолет в поле зрения и имеющий возможность выдерживать безопасный интервал самостоятельно, может информировать АТС о том, что нет необходимости в увеличении интервала.

Пилоты, выполняющие полеты в неконтролируемом воздушном пространстве должны соблюдать вышеупомянутые интервалы, когда они находятся позади самолета с более высокой категорией спутного следа на одной высоте или менее чем 1000 футов ниже. При рулении позади самолета, имеющего более высокую категорию спутного следа, следует выдерживать минимальную дистанцию 200 метров, где это возможно.

Отличия от стандартных процедур CFMU.

Для того чтобы гарантировать высокую степень автоматической обработки планов полета опубликованные обозначения STAR/SID должны быть включены в план полета для территории Германии. Кроме того, рекомендуется использовать опубликованные стандартные маршруты.

Визуальный взлет для полета по ППП.

При выполнении полетов по ППП органом АТС может быть разрешен визуальный взлет.

Пример:

(aircraft callsign) when airborne turn left/right to (fix) maintain VMC until passing altitude.....feet;
 (aircraft callsign) when airborne turn left/right headingdegrees maintain VMC until passing altitude.... .feet.

Это разрешение выдается в дополнение к АТС clearance или незамедлительно перед разрешением на взлет. С принятием этого разрешения пилот несет ответственность за безопасный пролет препятствий до пересечения указанной высоты. Орган АТС должен передать информацию экипажу об существенных метеорологических явлениях в зоне отправления. Ответственность за выдерживание безопасных интервалов между другими самолетами остается на органе АТС.

Полеты в пределах зоны опознавания (IDENTIFICATION ZONE).

Зона ограничения "Identification Zone" установлена вдоль Германно-Польской и Германно-Чешской государственных границ. Вертикальные пределы: неограниченны (GND-UNL). Время работы – круглосуточно.

Для полетов из районов Балтийского моря с входом в зону ответственности АТС Берлина план полета должен быть подан заблаговременно. Для гражданских самолетов, истинная скорость которых превышает 150 узлов, выполняющих полеты частично или полностью в пределах зоны опознавания, должен быть подан план полетов. На ответчике должен быть установлен Режим А код 0032 (без запроса) до дальнейших указаний.

Минимумы эшелонирования по локатору.

Минимумы эшелонирования по локатору в а/п Франкфуркт уменьшены до:

- 2,5nm. между 20nm. и дальнем маркером ;
- 2,0n.m. между дальним маркером и точкой приземления .

Уменьшенные интервалы будут применяться в следующих случаях для посадочных курсов 07 и 25 :

- предыдущий и последующий самолеты заходят на разные параллельные полосы ;
- все воздушные суда установились по ILS ;
- есть условия категории 1;
- RW18 используется как основная полоса для взлетов.

Координация слот.

Федеральное министерство транспорта ввело координацию прибытия и отправления воздушных судов в следующем:

А. Планируемое время, прибытия или отправления воздушных судов по расписанию, чартерных ВС, подачи планов полетов должно быть представлено в:

The Flight Scheduling Coordinator of the Federal Republic of Germany,

Mr. Claus Ulrich, FAC 2 - Terminal 2, Bereiche E, HBK 37

D-60549 Frankfurt/Main Tel.: (0)69 690 52331/29501/53081/

52081/52341/45601/32051/52321/52351

Telefax: (0)69 690 50811

Время работы: Понедельник - Пятница 0700 – 1600 (0600 - 1500 summer time)

Для других рейсов по ППП:

Tel.: (0)69 690 73360/73362/73363 Telefax: (0)69 690 50811

Время работы: Понедельник - Пятница 0700 – 1600 (0600 - 1500 summer time)

Для полетов планируемых по короткому уведомлению в текущий день в полностью скоординированных аэропортах слот должен быть получен от органа AIS Frankfurt, Tel: (0)69 6959600,

AFTN: EDDFZPZX, Fax: (0)69 69596031 в течение дня.

Вне рабочего времени Flight Scheduling Coordinator рейсы с временем прибытия и/или отправления до 0900 (0800) текущего дня должны быть представлены в орган AIS Frankfurt для получения соответствующего слота.

FPL сообщения и/или слоты для коммерческих рейсов должны быть посланы по телетайпу, через сеть SITA (IATA Standard Schedule Information Manual-SSIM)

SITA: FRAZTXH или;

AFTN: EDDFYHYX (в исключительных случаях)

Приложения для остальных полетов по ППП должны включать следующие данные:

- день вылета;
- опознавательный индекс ВС;
- тип ВС;
- аэродром вылета;
- аэродром назначения;
- время взлета или время уборки колодок по расписанию.

Примечание:

В скоординированных аэропортах, Бремен, Дрезден, Эрфурт, Гамбург, Ганновер, Лейпциг, Мунстер-Оснабрук, Нюрберг и Сарбрукен эксплуатант должен доложить предполагаемое время взлета или посадки полета по ППП в Flight Scheduling Coordinator по телефаксу или передавая план полета через AFTN (EDDFYHYX).

В полностью скоординированных аэропортах, Берлин (Шенефельд, Тегель, Темпельхоф), Кologne-Бонн, Дюссельдорф, Франкфурт, Мюнхен и Штутгарт.

1. эксплуатант должен получить слот от Flight Scheduling Coordinator для всех предполагаемых взлетов и посадок полетов по ППП;
2. взлеты и посадки без предписанного слота запрещены;
3. эксплуатант должен вернуть неиспользованный слот в назначенное время.

Приложения должны быть сделаны в назначенное время во избежание задержек.

Планирование полетов.

В течение периода времени 1400-1930 UTC ежедневно полеты между FIR Дюссельдорфа и CTR Берлина и наоборот должны планироваться до и на FL330.

Освобождение от наличия радиостанций с сеткой частот 8.33 .

Освобождение для Государственных самолетов, оборудованных радиостанциями, работающими в УВЧ (UHF) диапазоне не ограничено для «нечастых полетов».

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Все ВС днем и ночью должны включать аэронавигационные огни. Исключение может быть допущено с разрешения соответствующих органов.

В дополнение к условиям ИКАО флайт-план требуется для:

- полетов в пределах зон опознавания в соответствии со специальными требованиями - SPECIAL REQUIREMENTS AND REGULATIONS;
- полетов по ПВП ночью в контролируемом воздушном пространстве;
- акробатических полетов в контролируемом воздушном пространстве и над аэродромами с органами УВД;
- полетов планеров в облаках;
- полетов в зонах ограничений по специальным заказам.

Подача флайт-плана в полете не разрешается:

- для полетов с пересечением государственной границы;
- для продолжения полета после промежуточной стоянки.

Флайт-план может быть подан самое раннее – четверо суток и самое позднее 60 минут до расчетного времени уборки колодок.

Минимум по видимости для визуальных полетов в воздушном пространстве класса E ниже FL100 – 8 км.

В пределах воздушного пространства класса F ниже FL100 до земли применяются следующие минимумы для визуальных полетов:

- видимость – 5 км;
- горизонтальное расстояние до облаков – 1.5 км;
- вертикальное расстояние до облаков – 1000 футов.

Минимум по видимости для визуальных полетов в воздушном пространстве класса G – 1.5 км.

Если видимость у земли на аэродроме в пределах диспетчерской зоны менее чем 1.5 км. или НГО менее чем 1500 футов (относительно уровня земли), самолет летящий в соответствии с ПВП может только взлететь с и сесть на этот аэродром или войти в диспетчерскую зону с диспетчерским разрешением для пролетов по специальным ПВП. Независимо от погодных условий полеты по ПВП в пределах контролируемой зоны требуют диспетчерского разрешения.

Полеты в пределах страны по ПВП должны осуществляться на высоте, по крайней мере, 600 метров (2000 футов) над земной или водной поверхностью, пока причины безопасности не потребуют выдерживание более высокого эшелона. Полеты в пределах страны ниже 600 метров (2000 футов) над земной или водной поверхностью могут проводиться по основным правилам ПВП, Rules and Regulation of the Air в соответствии с классификацией воздушного пространства. Компетентные органы АТС могут обеспечить исключения для специальных целей полета.

Световые сигналы, состоящие из серии зеленых вспышек в дополнение к значению «Возвращайтесь для посадки» имеют значение «Продолжайте заход».

Поле 10 флайт-плана “Дополнительное оборудование” может иметь следующие обозначения:

A – АРК;

E – усовершенствованная FMS;

F – одиночная FMS.

Отказ связи.

Если сразу после смены частоты установить контакт на соответствующей частоте абсолютно невозможно, то следует попытаться установить контакт на другой частоте для этого полетного маршрута. Если это невозможно, командир должен попытаться установить контакт с другими станциями или самолетами. Если радиотелефонный контакт не может быть установлен этими путями; командир должен следовать стандартным процедурам при потере радиосвязи.

Внимание: Если процедуры и правила, описанные выше, не выполнены, стоимость возможного перехвата ВС, который был необходим, может быть взыскана с соответствующего командира или авиакомпании.

К стандартным процедурам потери радиосвязи на странице E-22(при полете вИМС), следует добавить следующее :

Пилот должен следовать на запасной аэродром, если посадка не может быть выполнена на основном аэродроме. Если по причинам безопасности пилоту кажется небезопасным продолжать полет на аэродром назначения, он может отклониться на другой аэродром, который пригоден для него. В этом случае пилот должен лететь по опубликованной трассе к точке первоначального захода на посадку и следовать дополнительным процедурам, которые опубликованы в стандартных процедурах по потере радиосвязи на странице E-22.

Примечание: Если по какой-то причине ,пилоты одно или двухместных реактивных самолетов не могут следовать процедуре опознавания в течении 7 мин, то они должны установить код ответчика 7700 и следовать процедурам описанным ниже.

Если в силу метеорологических условий одноместный или двухместный реактивный самолет не в состоянии придерживаться процедур потери радиосвязи описанных на странице E-22(стандартные процедуры потери радиосвязи при полете по приборам) и летит в визуальных метеорологических условиях, он должен установить код ответчика 7700 и покинуть класс воздушного пространства C как можно быстрее

Если пилот летящий по IFR/VFR достигнув рубежа не в состоянии продолжать полет, как рассчитывал в соответствии с погодными условиями (минимумами) , описанными в параграфе 28 Авиационных правил Германии, он должен действовать в соответствии со стандартами правилами на странице E-22 параграфа 6.

Векторение.

Если ВС потеряло радиосвязь при векторении, оно должно вернуться по кратчайшему пути на маршрут в соответствии с FPL и установить код ответчика 7600 (при потере радиосвязи).

4.5. ИТАЛИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Италии, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Италии используется таблица зоны ожидания номер 2, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL. Если на карте захода на посадку (Instrument Approach Charts) есть отметка PANS-OPS3, применяется таблица зоны ожидания номер 1.

Процедуры инструментального захода на посадку с опубликованным OCA(H) выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2. Процедуры инструментального захода на посадку с опубликованным OCL выполнять согласно ранней версии PANS-OPS, DOC 8168. Процедуры инструментального захода на посадку с опубликованным DA/MDA основаны на стандартах США (United States Standards for Terminal Procedures (TERPS)).

Минимумы.

Италия публикует OCA(H) и в некоторых случаях OCL для гражданских аэродромов. DA/MDA, минимум по видимости и НГО публикуется для военных аэродромов. Минимумы "JEPPESEN" не ниже государственных.

Уменьшение шума.

Заход на посадку и посадка.

Покинуть IAF с убранной механизацией и шасси (рекомендованная скорость 210 ± 10 узлов или на минимальной скорости, если она больше) до удаления 12 м. миль от торца. Отрегулировать траекторию снижения так, чтобы захват глиссады произошел на высоте не ниже 3000 футов относительно уровня торца ВПП и не далее дальнего маркера или эквивалентного положения. При этом следует придать посадочную конфигурацию и отрегулировать скорость до скорости захода до OM, FAF или эквивалентного положения. Не выполнение этого требования допускается при соответствующих указаниях органа АТС, неблагоприятных метеоусловиях, заходе по II или III категории. Использование реверса допускается только на малом газе, за исключением случаев, когда это требуют вопросы безопасности. Использование реверса на мощности выше чем малый газ можно только в случаях требующих повышенной безопасности посадки.

Процедура первоначального набора высоты.

В течение первоначального набора высоты, за исключением случаев неблагоприятных метеоусловий или вопросов безопасности, необходимо выполнить Процедуру А ИКАО по уменьшению шума в следующих аэропортах: Анкона, Бергамо, Болонья, Форли (только ВПП30), Турин (Caselle), Милан (Линате), Милан (Мальпенза), Неаполь, Пескара, Регио Калабрия (только ВПП15/33), Римини, Рим (Чампино), Рим (Фьюмичино) (за исключением ВПП25), Триест (Ronchi Dei Legionari) (только ВПП 09).

Классификация воздушного пространства.

Италия придерживается классификация воздушного пространства ИКАО. Класс воздушного пространства В не применяются в Итальянском воздушном пространстве. Наличие ответчика обязательно для всех ВС, использующих ВП классов А, С, D и E и для полетов по ППП воздушное пространство класса F.

Особенности радиосвязи.

Процедура запуска в итальянских аэропортах.

Все отправляющиеся ВС по ППП должны запросить разрешение на запуск у Control Tower на соответствующей частоте, когда они готовы запустить двигатели немедленно. Если ожидается задержка менее 15 минут, АТС обеспечит разрешение на запуск немедленно. Если ожидается задержка 15 минут и более, АТС обеспечит предполагаемую задержку (expected delay) для запуска. В этом случае пилот должен ожидать на перроне, прослушивая

соответствующую частоту, для того, чтобы получить пересмотренное ожидаемое время задержки. Самолет, не готовый покинуть перрон в течение 10 минут после получения разрешения на запуск, может по усмотрению органа АТС получить новое пересмотренное разрешение. При запросе разрешения на запуск необходимо указать аэродром назначения и номер стоянки. Разрешение на запуск или руление не означает какого-то приоритета для взлета, очередность может быть изменена по требованию органа АТС.

Все самолеты, летающие в пределах воздушного пространства Италии, должны быть оборудованы радиостанциями ОВЧ/УВЧ диапазона. Все воздушные суда, входящие в воздушное пространство Италии должны доложить о своем местоположении соответствующему органу АТС до пересечения границы зоны АТС.

План полета.

SID и STAR для аэропортов, расположенных в Италии, не должны включаться в описание маршрута флайт-плана.

Диспетчерское разрешение для полетов по ПВП.

ВС, летающие по ПВП, намеревающиеся производить полеты в воздушном пространстве классов С и D или прибывающие из воздушного пространства классов E, F и/или G, должны запросить диспетчерское разрешение перед входом в воздушное пространство, при этом доложить пункт входа, маршрут и желаемый эшелон.

Применение GPS.

Использование GPS как дополнительных навигационных средств при полетах по ППП разрешено и обеспечено эксплуатантам, получившим специальное разрешение в соответствии с инструкциями, выпущенными Министерством Транспорта, Direzione Generale Aviazione Civile (DGAC).

Оборудование ВС.

А) наличие одного комплекта GPS требует, чтобы традиционная навигационная система, одобренная для полетов по ППП, была установлена на борту ВС и функционировала.

В) Использование вертикальной навигации GPS не разрешено для полетов по ППП на маршруте и в аэродромных зонах.

Сертификация.

Разрешение на использование GPS должно быть получено через Registro Aeronautica Italiano в соответствии с требованиями Direzione Generale Aviazione Civile DGAC.

Использование GPS.

А. GPS разрешено как дополнительное навигационное средство только на маршрутах, определенных как VOR/DME/NDB, RNAV маршруты, SIDs, STARS, также маршруты, индивидуально назначенные АТС, даже если опубликованная точка пролета не в координатах WGS-84.

В. GPS может использоваться как дополнительное навигационное средство в течение неточного инструментального захода на посадку (NPA's) в следующих условиях:

- бортовая навигационная база данных должна содержать действующую информацию о инструментальных неточных процедурах захода на посадку;
- информация базы данных должна быть восстановлена и представлена пилоту в соответствующем порядке, в соответствии с опубликованной процедурой;
- опубликованная процедура содержит координаты WGS-84;
- бортовая навигационная база данных не должна быть изменена экипажем.

С. Для GPS неточных инструментальных заходов на посадку могут использоваться обычные радионавигационные средства, на которых основывается опубликованный неточный заход на посадку (NPA).

Д. Когда Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) не обеспечивается, должна использоваться традиционная навигационная система, одобренная для полетов по ППП.

Процедуры для полетов по ППП с и на аэродромы в CANTON TICINO (ASCONA, LOCARNO, LUGANO).

Отправление.

А) Полеты с посадкой на аэродромы, расположенные в пределах ТМА Милана или с пролетом ТМА Милана.

- все флайт-планы, адресованные LIMMZQZX и LSAZZQZX должны быть поданы, по крайней мере, за 45 минут до времени уборки колодок;
- после взлета пилот должен следовать в VFR зону ожидания LAVENO (N455440 E083700; R-314/23NM "SRN" VORDME) или BELLAGIO (N455920 E091550, R-026/23NM "SRN" VORDME) и ожидать используя ПВП до получения и подтверждения разрешения для полета по ППП от АСС Милана.

В) Полеты на аэродромы севернее ТМА Милана.

- все флайт-планы, адресованные LIMMZQZX и LSAZZQZX должны быть поданы, по крайней мере, за 45 минут до времени уборки колодок;
- если метеорологические условия позволяют такие полеты, набрать по ПВП севернее CANNE эшелон не выше FL130 и связаться с Zurich Flight Information или Zurich Control для получения разрешения для полета по ППП. Южнее CANNE оставаться в пределах ПВП сектора ТМА Милана.
- если метеорологические условия таковы, что вышеуказанные процедуры не могут применяться, пилот после взлета должен следовать в VFR зону ожидания LAVENO или BELLAGIO и ожидать визуально (VMC) до получения и подтверждения разрешения для полета по ППП от АСС Милана.

С) Отправление ночью.

После взлета пилот должен следовать на CANNE и оставаться в пределах воздушного пространства Швейцарии.

Прибытие.

А. Пункт ссылки Y во флайт-плане должен быть Saronno VORDME;

В. Где это возможно ППП флайт-план должен быть отменен перед входом в ТМА Милана и полет должен быть продолжен в соответствии с опубликованной процедурой ПВП.

С. Если полет не может быть продолжен по ПВП, «Контроль» Милана выдаст разрешение следовать на Saronno VORDME или другое более удобное радионавигационное средство (например, Novara NDB "NOV"). После чего будет разрешено снижаться в зоне ожидания, для того чтобы достичь визуальных условий VMC и следовать по ПВП на аэродром назначения, или выполнить процедуры инструментального захода в Милане (Мальпенза) для посадки или, если VMC достигнуто в течение захода, для продолжения полета по ПВП на аэродром назначения.

Полеты по ПВП над территорией Швейцарии в пределах ТМА Милана не разрешены:

- выше FL125 севернее широты N4604;
- выше FL105 южнее широты N4604;

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Полеты по ППП обязательны для всех воздушных судов в пределах ТМА Рима, за исключением местных, военных и частных самолетов.

В дополнение к спецификации ИКАО, план полета должен быть подан:

- а) перед любым полетом по ППП;
- б) для полетов по ПВП, когда:
 - аэродром взлета или посадки, где установлен орган АТС, до сих пор не оборудован приемником аварийных сигналов - emergency locator transmitter (ELT);
 - намечается пересечение границ зон ответственности АТС;
 - планируется полет восточнее Tagliamento River;
 - пассажиры перевозятся за оплату;
 - планируется полет в пределах воздушного пространства классов С и D, до сих пор не оборудованного приемником аварийных сигналов - emergency locator transmitter (ELT).

План полета должен быть подан:

- для полетов по ПВП, по крайней мере, за 30 минут до расчетного времени уборки колодок;
- для полетов по ППП – за 3 часа до расчетного времени уборки колодок, за исключением случаев, когда это сделать невозможно. В этом случае нужно подать флайт-план как можно быстрее, но не позже чем за 1 час.

за 30 минут до расчетного времени уборки колодок для:

- самолетов, отправляющихся с запасного аэродрома в этот же день;
- военных и государственных самолетов или других самолетов, относящихся к государственным;
- полетов по измененным флайт-планам;

без ограничения по времени для полетов по ППП и ПВП:

- санитарных и гуманитарных полетов;
- полетов по поиску и спасению;
- для самолетов со статусом «государственный полет», как определено соответствующими компетентными органами.

Когда становится очевидно, что полет по ПВП, проводимый в пределах воздушного пространства классов E, F и G не будет возможен из-за погодного ухудшения ниже VMC, пилоты должны:

А) произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме и немедленно доложить о посадке соответствующему органу АТС; или

В) изменить план полета от ПВП к ППП.

В пределах воздушного пространства классов F и G на или ниже 3000 футов относительно уровня моря или 1000 футов, относительно уровня земли, что выше, требуется полетная видимость, по крайней мере, 5 км. Полеты при более низкой полетной видимости - до 1500 м разрешены для воздушных судов с приборной скоростью 140 узлов и ниже.

В ночное время полеты по ПВП не разрешены, если это не разрешено для специальных полетов.

Процедуры IFPS/CFMU

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в АТС органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным органам.

Отказ связи.

В визуальных метеоусловиях: процедура ИКАО, как указано на странице E-22.

В инструментальных метеоусловиях: Следующие аэродромные радионавигационные средства предназначены для воздушных судов, испытывающих отказ связи в инструментальных метеоусловиях:

Alghero(Fertilia)	VORTAC "ALG"
Amendola	VOR "FOG"
Ancona (Falconara)	Lctr "FAL"
Bari (Palese Macchie)	TVORDME "BAI"
Bergamo (Orio al Serio)	TVORDME "ORI"
Bologna (Borgo Panigale)	NDB "BOA" (VORDME "BOA" когда NDB не работает)
Brindisi (Casale)	NDB/VORTAC "BRD"
Cagliari (Elmas)	Carbonara NDB/VORDME "CAR"
Catania (Fontanarossa)	Пункты BASTA для ВПП08 или BABLA для ВПП26, если разрешение следовать на упомянутые пункты получено. NDB/VORDME "CAT" – если такое разрешение получено не было.
Crotone	Lctr "CRO"
Cuneo (Levaldigi)	NDB/VORDME "TOP"
Florence (Peretola)	Lctr "PRT"/VOR "PRT"
Forli	Lctr "FOR"
Genoa (Sestri)	Camogli Lctr "CMO"
Grottaglie	Lctr "GRT"
Lamezia (Terme)	Caraffa NDB/VORTAC "CDC"
Lampedusa	NDB "LPD"
Latina	Lctr/VORDME "LAT"
Milan (Linate)	Радионавигационные средства в соответствии с маршрутом прибытия STAR.
Milan (Malpensa)	Novara NDB "NOV"
Naples (Capodichino)	Pomigliano NDB/VORDME "POM"
Olbia (Costa Smeralda)	NDB/VORDME "SME"
Palermo (Punta Raisi)	Lctr/TVORDME "PRS"
Pantelleria	NDB "PAN"
Pescara	TVORDME "PES"
Pisa (S. Giusto)	Пункт Jessy если оборудовано VORDME, Lctr "PIS" в остальных случаях
Reggio Calabria	TVORDME "RCA" (NDB "RCA", когда TVORDME не работает).
Rimini	NDB/VORTAC "RIM"
Rome (Ciampino)	NDB "URB" (NDB "CIA", когда NDB "URB" не работает)
Rome (Fiumicino)	Tarquinia NDB/VORDME "TAQ" или Campagnano NDB/VORDME "CMP", в зависимости от маршрута прибытия.
Ronchi dei Legionari	Lctr "RON"
Torino (Caselle)	NDB/VORDME "TOP"
Trapani (Birgi)	NDB "TRP"
Treviso (S. Angelo)	Lctr "TRE"

Venice (Tessera) Lctr "VEN"
Verona Gazoldo Lctr "GAZ"
(Villafranca)

Отправление:

Установить код ответчика 7600. Если при вылете по ППП, заданный крейсерский эшелон отличается от указанного во флайт-плане полёта, сохранять заданный эшелон в течение 3-х минут, затем занимать крейсерский эшелон, указанный во флайт-плане. Если в течение этих 3-х минут минимальный безопасный эшелон стал выше, чем эшелон заданный диспетчером, необходимо набрать этот минимальный безопасный эшелон.

Самолет, вылетающий по правилам полетов по приборам и покинувший маршрут, указанный в плане полета, посредством векторения и испытывающий двухстороннюю потерю радиосвязи должен по кратчайшему расстоянию вернуться на маршрут, указанный в плане полета.

Прибывающие воздушные суда при наличии радиолокационного контроля.

Болонья CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи, если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту и следовать на NDB/VORDME "BOA".

Бриндизи CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи, если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту и следовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Кальяри CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше 6000 футов, если он ниже высоты 6000 футов следует набрать высоту 6000 футов и следовать на Carbonara VORDME/NDB "CAR".

Катания CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше 6000 футов, если он ниже высоты 6000 футов следует набрать высоту 6000 футов и следовать на Carbonara VORDME/NDB "CAT".

Гарда CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи, если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту перед полетом на данное радионавигационное средство и следовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Генуя CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше 6000 футов, если он ниже высоты 6000 футов следует набрать высоту 6000 футов и следовать на Camogli Lctr "CMO" и действовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Неаполь CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон и следовать по кратчайшему расстоянию на NDB/VORDME "POM", затем действовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Палермо CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства Lctr/TVORDME "PRS", если он ниже этой минимальной безопасной высоты следует набрать 5000 футов и следовать на радионавигационное средство в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Пиза CTR.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи, если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту перед тем как следовать на радионавигационное средство, предназначенное для захода и действовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Романья CTR.

Для ВС, следующих в Римини, Форли, Анкона (Фальконара).

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи (NDB/VORTAC "RIM", Lctr "FOR" или Lctr "FAL"), если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту и действовать в соответствии с процедурой при отказе связи.

Рим TMA.

Для ВС, следующих в Рим (Чампино).

Если отказ связи произошел после того, как ВС покинуло Urbe (Rome) NDB "URB" или Ciampino (Rome) NDB "CIA" и в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия необходимо вернуться на опубликованный маршрут по кратчайшему расстоянию и выполнить процедуру инструментального захода на посадку.

Для ВС, следующих в Рим (Фьюмичино).

Если отказ связи произошел после того, как ВС покинуло Tarquinia NDB/VORDME "TAQ" или Campagnano NDB/TVORDME "CMP" или Ciampino (Rome) NDB "CIA" и в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия необходимо вернуться на опубликованный маршрут по кратчайшему расстоянию и выполнить процедуру инструментального захода на посадку.

Для ВС, следующих в Рим (Урбе).

Применяется процедура для посадки в Рим (Чампино).

Турин СТР.

Для ВС, следующих в Cuneo (Levaldigi).

Если ВС не подвергалось векторению, покинуть Torino NDB/VORDME "TOP" на эшелоне перехода, следовать в соответствии со STAR на Lctr "LEV" и выполнить заход по ИЛС «Р» на ВПП 21.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше эшелона перехода, если он ниже эшелона перехода следует набрать эшелон перехода и следовать в соответствии со STAR на Lctr "LEV" и выполнить заход по ИЛС «Р» на ВПП 21.

Трапани СТР.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо сохранять последний заданный эшелон, если он равен или выше 5000 футов, если он ниже высоты 6000 футов следует набрать высоту 6000 футов и следовать на Trapani NDB/VORDME "TRP", затем действовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Тревизо СТР.

Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, необходимо следовать на Treviso Lctr "TRE" или Venice Lctr "VEN", сохраняя последний заданный и подтвержденный эшелон, если он равен или выше минимальной безопасной высоты для полетов в зоне ожидания, опубликованной для радионавигационного средства, над которым должно проводиться ожидание в случае отказа связи, если он ниже минимальной безопасной высоты следует набрать минимальную безопасную высоту до достижения этого средства и следовать в соответствии с процедурой ИКАО при отказе связи.

Специальная процедура для Генуи.

В случае если Camogli Lctr "CMO" не работает, применяются следующие процедуры:

Уход на второй круг.

Развернуться влево на курс 180 с набором 6000 футов, затем развернуться влево на Genoa NDB/VOR "GEN".

Если Lctr "CMO" при отказе связи не работает, попытаться выполнить визуальный заход. В случае если это невозможно выполнить следующую процедуру:

Самолет на предпосадочной прямой.

Выполнить заход и, если требуется, выполните уход на второй круг прямо в зону ожидания, определенную как R-143/6-9 DME "GEN". Затем выполнить процедуру ИКАО при отказе связи.

Экипаж еще не получил разрешение для окончательного захода.

Следовать на последнем подтвержденном эшелоне на NDB/VORDME "GEM", после чего следовать в зону ожидания, определенную как R-143/6-9 DME "GEN". Затем выполнить процедуру ИКАО при отказе связи.

Специальная процедура для Милан ТМА.

В случае отказа связи при следовании на аэродромы ТМА применяются следующие процедуры:

А) ВС не подвергающееся векторению, следующее по маршруту STAR должно выдерживать последний предписанный эшелон и следовать на радионавигационное средство, связанное со STAR, выполняя процедуру ИКАО при отказе связи.

В) Если в процессе векторения воздушное судно отклонилось от стандартного маршрута прибытия, следует по кратчайшему расстоянию выйти на маршрут прибытия и следовать с процедурой, описанной в пункте А).

Специальная процедура для параллельных заходов по ИЛС в Риме (Фьюмичино).

В случае потери радиосвязи при заходе на посадку в Риме, определены радиосредства на которые необходимо следовать, в зависимости какая схема STAR используется для захода.

Для Рима выделено два р/н средства – NDB/VOR TAQ и NDB/VOR CMP. Когда параллельные заходы по ILS в работе для полос 16C и 16R или 16L и 16R и ВС, ВС потерявшее радиосвязь ,следует через NDB/VOR TAQ, то оно должно производить посадку на полосу 16R, в случае когда ВС следует через NDB/VOR CMP оно должно выполнять посадки на полосы 16L и 16C, в зависимости какая в работе.

Если потеря радиосвязи произошла после того, как ВС покинуло NDB/VOR TAQ или NDB/VOR CMP или NDB CIA для захода на посадку, оно должно следовать следующим процедурам:

А.Если векторение не осуществлялось, ВС должно следовать в соответствии с предписанными процедурами.

В.Если векторение осуществлялось, то ВС судно должно вернуться по кратчайшему пути к предписанному маршруту, действующему при потере радиосвязи.

Процедуры для полетов по ППП (флайт-планы Z и Y) из и на аэродромы в CANTON TICINO (ASCONA, LOCARNO, LUGANO).

В случае отказа связи должны быть выполнены следующие процедуры:

- следовать через Saronno VORDME на Novara NDB "NOV";
- ожидать в течение 10 минут на последнем предписанном и подтвержденном эшелоне или высоте;
- начать снижение и выполнить стандартный инструментальный заход на посадку а аэропорту Милан (Мальпенза).

Незаконное вмешательство.

Следующие процедуры предназначены как руководство для использования экипажами самолетов, когда незаконное вмешательство происходит, и экипаж не способен уведомить об этом орган ATS.

1. Если обстоятельства на борту самолета не диктуют иного, командир ВС должен попытаться продолжать полет по назначенному маршруту и на назначенном эшелоне, до тех пор, пока появится возможность уведомить орган ATS или в пределах радиолокационного охвата.
2. Когда самолет, подвергнутый акту незаконного вмешательства, должен покинуть предписанный маршрут или назначенный эшелон, не имея возможности связаться с органом ATS, командир ВС должен, всякий раз, когда это возможно:
 - а) попытаться передавать сообщения по радио на ОБЧ аварийной частоте и других соответствующих частотах, если обстоятельства на борту не диктуют иного;
 - в) следовать на эшелоне, который отличается от эшелонов, обычно используемых для полетов по ППП на 300 м. (1000 футов) если выше FL290 или 150m (500 футов) если ниже FL290;
 - с) установить код ответчика в соответствии с процедурой ИКАО (7500).

4.6. ПОЛЬША.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Польше, соответствуют таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д.	Морские мили, километры
Относительно короткие дистанции, (например длина ВПП)	Метры
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	Футы *, метры
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра	Километры в час, узлы
Вертикальная скорость	Футы в минуту *, метры в секунду
Направление ветра на посадке и взлете	Градусы (относительно магнитного меридиана)
Направление ветра в остальных случаях	Градусы (относительно истинного меридиана)
Видимость, включая RVR	Километры или метры
Установка высотомеров, атмосферное давление	Гпа
Вес	Килограммы и тонны
Время	Часы и минуты.
Температура	Градусы (по Цельсию)

* единицы измерения применяемые в ТМА Гданьска, Кракова и Варшавы.

Процедура ожидания.

На территории Польши используется таблица зоны ожидания номер 4-1-1, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol II, 3 редакция.

Минимумы.

Польша не публикует государственные минимумы аэродромов. Польша публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) OCA(H).

Классификация воздушного пространства.

Польша придерживается классификации воздушного пространства ИКАО. В пределах ВП Варшавы применяется только классификация ВП классов А, В, С, G.

Установка высотомеров.

Значения QNH и QFE даются в гектопаскалях и в миллиметрах. QFE даются только по запросу.

Гражданские самолеты, выполняющие полеты в неконтролируемом военном воздушном пространстве с соответствии с военными правилами полетов, должны установить давление QFE.

Гражданские самолеты, выполняющие полеты в неконтролируемом военном воздушном пространстве с соответствии с гражданскими правилами полетов, должны установить давление QNH, если местные правила полетов не требуют обратного.

Прибытие/отправление в/из Варшавы.

Напоминается всем экипажам, что требуется придерживаться опубликованных STAR/SID.

Все IFR планы без процедур STAR/SID будут исключены из обработки или скорректированы в зависимости какой STAR/SID используется в настоящее время.

В специальных случаях прибытия/отправления экипажи должны связываться с Окенсе Delivery за 30мин перед планируемым временем отправления.

Планируемые прибытия/отправления для Варшавы без STAR/SID не разрешены за исключением специальных случаев (процедура описана выше)

Основные B-RNAV освобождения.

Для одного комплекта GPS на борту необходимость предполетной проверки на подтверждение RAIM приостановлена.

Флайт-план.

Описание маршрута по флайт-плану должно содержать пункты входа и выхода в воздушное пространство Польши. Следующие пункты (точки) могут рассматриваться, как пункты (точки) входа/выхода:

- пункт передачи управления воздушным движением, расположенный на границе FIR Варшавы и соседних FIR;
- аэродром отправления или прибытия в случае намеренной посадки/взлета в пределах FIR Варшавы.

Полеты вне контролируемого воздушного пространства.

Для внутренних полетов зарубежных воздушных судов в пределах FIR Варшавы вне контролируемого воздушного пространства требуется специальное разрешение, которое может быть запрошено в соответствующем органе ATC (см. ENTRY REQUIREMENTS POLAND).

Процедуры IFPS/CFMU.

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в ATS органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Haren (Брюссель) и Bretigny (Париж). Эксплуатантам разрешено отправлять флайт-планы прямо в IFPU, минуя ATS Reporting Office.

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным органам.

Отличия от стандартов ИКАО.

Когда КВС обязан уступить путь другому ВС, т.к. невозможно выдержать безопасные горизонтальные интервалы самолет, который имеет другой самолет слева, должен снизиться и самолет, который имеет другой самолет справа, должен набрать высоту для того, чтобы выдержать безопасный вертикальный интервал.

Флайт-планы требуются для всех полетов.

За исключением взлета и посадки визуальные полеты самолетов над городами с количеством жителей более чем 25000 жителей и над оздоровительно-курортными городами должны выполняться на высоте не ниже 2000 метров.

Полеты на высоте ниже 2000 метров в пределах городской черты, для городов с населением более 25000 жителей должны выполняться в соответствии со следующими правилами:

- полеты со скоростью до 300 км/ч вне густонаселенных районов производятся на высоте не ниже 300м; для полетов на высоте ниже чем 300м. расстояние от густонаселенных районов города должно быть по крайней мере 1.5 км.
- полеты со скоростью 300-600 км/ч производятся на высоте не ниже 300м., расстояние от густонаселенных районов города должно быть по крайней мере 4 км.
- полеты со скоростью более 600 км/ч производятся на высоте не ниже 400м., расстояние от густонаселенных районов города должно быть по крайней мере 5 км.

За исключением случаев когда это разрешено органом АТС или определено соответствующими органами АТС полеты по ПВП по АТС маршрутам и вне контролируемого воздушного пространства выше 900 метров относительно уровня земли должны выполняться на эшелонах определенных для полетов по ППП (разделение по истинному меридиану).

Полеты по ППП в пределах маршрутов АТС должны выполняться в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов. Разделение по истинному меридиану не должно применяться, если обратное не определено AIP Польши или диспетчерским разрешением.

Горизонтальные полеты по ППП вне контролируемого воздушного пространства должны выполняться в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов, если обратное не определено диспетчерским разрешением.

При описании маршрута в поле 15 флайт-плана индекс «DCT» может использоваться только для описания фазы прибытия или отправления, если отсутствует STAR или SID.

Отказ связи.

Для ВС, следующих в аэропорт Варшава.

В случае потери радиосвязи ВС летящие по IFR в аэропорт Окенсе должны установить код ответчика 7600 и продолжить полет на разрешенном эшелоне по направлению к LIN VOR/DME.

После достижения LIN VOR/DME снизиться до высоты 2500ft (760м), выполнить инструментальный заход на полосу 33, выполнить затем другой заход и произвести посадку на полосу в соответствии с фактическим направлением ветра.

Прибытие на полосы RW11 или RW15.

Если ВС векторилось на RW11 или RW15, экипаж должен:

- следовать на VOR/DME WAR;
- поддерживать последний подтвержденный эшелон;
- начать снижение в зоне ожидания над VOR/DME WAR в данное ETA или EAT;
- выполнить инструментальный заход и посадку на полосу RW11 или RW15.

Если ВС векторилось на RW29 или RW33, экипаж должен :

- следовать напрямую на VOR/DME LIN;
- сохранять последний предписанный и подтвержденный эшелон;
- начать снижение в зоне ожидания над VOR/DME LIN в данное EAT или EAT;
- выполнить инструментальный заход и посадку RW29 или RW33.

Процедура ухода на второй круг.

В случае потери радиосвязи заход должен быть выполнен в соответствии с опубликованной процедурой с выходом на соответствующее средство FIX, затем выполнить заход на соответствующую полосу.

4.7. ФРАНЦИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые во Франции, соответствуют таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д. (в основном, если расстояние более 2-3 морские мили).	Морские мили.
Относительно короткие дистанции, имеющие отношение к аэродромам. (например, длина ВПП).	Метры.
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	*Футы, метры.
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра.	Узлы.
Вертикальная скорость.	Метры в секунду.
Направление ветра на посадке и взлете.	Градусы (относительно магнитного меридиана).
Направление ветра в остальных случаях.	Градусы (относительно истинного меридиана).
Видимость, включая RVR.	Километры или метры.
Установка высотомеров, атмосферное давление.	гПа.
Вес.	Килограммы и тонны.
Время.	Часы и минуты UTC.
Температура.	Градусы (по Цельсию).

* единицы измерения, применяемые на картах ТМА.

Процедура ожидания.

На территории Франции используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике "JEPPesen"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol. II.

Минимальные безопасные высоты в секторе (MSA).

Когда для определения величины сектора MSA используется DME, для определения минимальной высоты используется 1 мильная буферная зона.

Минимальные безопасные высоты, предназначенные для маршрутов прибытия:

- a) если процедура инструментального захода на посадку находится вне контролируемого воздушного пространства, минимальная безопасная высота определяется от последней точки маршрута, которая находится менее чем 25 морских миль от точки первоначального захода (IAF). В противном случае минимальная безопасная высота определяется от точки, расположенной 25 морских миль от точки первоначального захода на маршруте прибытия.
- b) если процедура инструментального захода на посадку находится в контролируемом воздушном пространстве, то минимальная безопасная высота определяется от точки ограничивающей это воздушное пространство или от пункта расположенного вблизи ограничения воздушного пространства.

Если диспетчерское обслуживание подхода не обеспечивается необходимо передать доклад о местонахождении на местной частоте и указать свои намерения:

- перед началом процедуры захода на посадку,
- в каждой точке, характеризующей процедуру инструментального захода на посадку.

После установления связи между пилотами, должны быть обеспечены безопасные интервалы между ВС, летящими по инструментальным правилам. Также, должен быть согласован уход на второй круг.

Вход в схему захода «racetrack» выполняется после выхода из зоны ожидания. (Самолет должен обязательно выдерживать время на прямой удаления зоны ожидания). Ограничения по входу в схему захода «racetrack» указаны на карте.

Установка высотомеров.

Если превышение используемого торца ВПП ниже 5 метров (16 футов) по отношению к превышению аэродрома, при расчете QFE используется превышение торца ВПП для точных и неточных заходов. В остальных случаях используется превышение аэродрома.

Если не указано никаких данных по скороподъемности ВС при уходе на второй круг, эти данные не рассчитаны.

Существует два типа визуального маневрирования:

- а) Свободное визуальное маневрирование. Принципы построения визуального маневрирования аналогичны принципам ИКАО, за исключением радиуса визуального маневрирования.

Применяемые радиусы визуального маневрирования:

Категория А – 2.2 морских миль.

Категория В – 3.1 морских миль.

Категория С – 4.5 морских миль.

Категория D – 5.5 морских миль.

- б) Визуальное маневрирование по линии предписанного пути применяется в соответствии с принципами ИКАО.

Минимумы.

Французские государственные минимумы аэродромов соответствуют требованиям JAR-OPS-1, подразделы D и E (AIR TRAFFIC CONTROL страницы серии 200) и French supplementary provision on france and french overseas territories, terminal, страница 1. Минимумы Джебпесен не ниже государственных.

Критерии расчета ОСА(Н) для больших самолетов.

ОСА(Н) для точных заходов по ILS для больших самолетов (LACFT), опубликованное на картах точных заходов основано на следующих критериях:

- размах крыла более чем 60 метров до 73.3 метра включительно.
- вертикальное расстояние между траекторией движения колес шасси и глиссадной антенной более чем 6 метров до 8.84 метра включительно.

Освещение, контролируемое пилотом.

Система включения огней подхода и огней зоны приземления используется во многих аэропортах Франции. Информация о действии данной системы дается в разделе Джебпесен – Airport Directory и на картах инструментального захода на посадку.

Для активизации системы выбрать соответствующую частоту (VHF), установленную для аэродромного движения (в случае наличия нескольких частот, частоту которая используется для собственной информации) и нажать кнопку передатчика три раза в течение времени менее 5 секунд. Любое дополнительное оборудование на аэродроме, такое как бегущие огни или включение высокой интенсивности, может быть включено нажатием кнопки передатчика пять раз в течение времени 5 секунд. Возврат в первоначальное положение производится нажатием кнопки 3 раза или 5 раз соответственно. Наземные огни включаются на

время 15 минут. Время работы может быть продлено на время более 15 минут повтором соответствующей команды.

Использование GPS для схем выхода RNAV.

Разрешено использование одной системы GPS для выполнения схемы выхода RNAV в определенных аэропортах, имеющих одобренное оборудование для использования в аэродромной зоне. Обязательно успешное прохождение проверки RAIM перед взлетом в течение выполнения схемы выхода.

Аэропорты в которых разрешено использование GPS для схем выхода RNAV:

Paris (Charles De Gaulle)

Paris (Le Bourget)

Paris (Orly)

Toussus-Le-Noble

Villacoublay (Velizy AB)

Классификация воздушного пространства.

Франция придерживается классификации воздушного пространства ИКАО. В настоящее время классы ВП В и С не применяются в воздушном пространстве Франции.

Обозначения радионавигационных средств.

В соответствии с французскими правилами языковые имена навигационных средств применяются только для таких радионавигационных средств, которые применяются в структуре маршрутов или обозначения IAF для некоторых аэропортов. Все другие радионавигационные средства работают как оборудование без имен.

Процедура сокращенного доклада в верхнем воздушном пространстве.

1. Первоначальный вызов после смены частоты должен содержать только:
 - опознавательный индекс ВС;
 - фактический эшелон; дополнительно, заданный эшелон, если ВС снижается или набирает высоту.
2. Любой доклад о местонахождении, если он требуется, должен содержать только:
 - опознавательный индекс ВС;
 - местонахождение;
 - время «над».
3. При изменении эшелона должен быть сделан доклад только при покидании предписанного эшелона.

Оборудование для полетов по ППП в пределах ТМА Парижа.

Воздушное судно, выполняющее полеты по ППП в пределах ТМА Парижа, должно иметь на борту функционирующий ответчик (SSR), оборудованный Mode C и автоматическим ответом по высоте.

Станции QNH.

Если возникает необходимость уточнить значение QNH для более точного выдерживания высоты полета и безопасного пролета препятствий, это можно сделать, используя следующие QNH станции:

Ajaccio*, Avord, Bordeaux, Brest, Cherbourg*, Clermont-Ferrand*, Dijon, Lille, Limoges*, Lyon, Marseille, Montelimar*, Nancy*, Nantes*, Nice, Paris (Orly), Perpignan*, Reims*, Rennes, Toulouse, Tours*.

Примечание: *- значение QNH можно получить только днем.

Самооповещение экипажей.

Следующие процедуры установлены для аэродромов, на которых не установлен орган ATS (AFIS) или установленный орган ATS/AFIS не работает.

При полетах в соответствии с ПВП и намерении использовать аэродром, на котором радиотелефонная связь обязательна, пилот должен передать на опубликованной частоте доклад о местонахождении в течении каждой индивидуальной фазы полета для информации другим пользователям аэродрома.

Если частоты ATS или AFIS не опубликованы должны быть использована частота самооповещения экипажей. Если такая частота не определена, должна использоваться частота 123.50 МГц.

Пилот должен передавать доклад о местонахождении и намерениях в случаях:

1. Прибытие:
 - перед входом в круг полетов;
 - на участке между вторым и третьим разворотами;
 - на участке между третьим и четвертым разворотами;
 - на предпосадочной прямой;
 - после освобождения ВПП;
 - на перроне.
2. Отправление:
 - на перроне перед началом движения;
 - на предварительном старте перед занятием ВПП;
 - на исполнительном старте перед взлетом;
 - при покидании аэродромной зоны.

Использование минителефона сервера 3614.

код «PLN»

Этот вид сервиса позволяет пилотам подавать флайт-план и консультироваться по поводу действия флайт-плана, а также выполнять такие операции как продление при задержке, пересмотр и отмена.

код «NOTAM»

Этот вид сервиса позволяет пилотам консультироваться по поводу действия предупреждений NOTAM. Эта информация предоставляется в форме Предполетного информационного бюллетеня (Preflight Information Bulletin – PIB).

Процедуры IFPS/CFMU.

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в ATS органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным авиационным властям.

Система предупреждения о минимальной безопасной высоте.

Система предупреждения о минимальной безопасной высоте (Minimum Safe Altitude Warning System (MSAW) действует в пределах сектора полетной информации Пуренис и обеспечивает голосовое предупреждение для самолетов, летящих небезопасно близко к горам и искусственным препятствиям. Голосовое предупреждение будет следующим: «LOW ALTITUDE ALERT, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY». При получении

предупреждения пилот несет ответственность за принятие определенных действий и информирование соответствующего органа ОВД как можно скорее.

Предупреждение не будет выдано в следующих случаях:

- полеты по ПВП;
- полеты по ПВП со специальным разрешением ПВП;
- для ВС, выполняющих полет по ППП с неработающим ответчиком;
- для ВС, выполняющих полет по ППП, использующих аэродромы, где не опубликованы или не утверждены процедуры прибытия или отправления;
- дневные полеты, имеющие разрешение на визуальный заход или при визуальном контакте с препятствиями;
- воздушное судно, выполняющее визуальное маневрирование после окончания процедуры захода.

Отличия от стандартов ИКАО.

Дополнительно, французские правила полетов содержат следующее положение:

- командир ВС несет ответственность за выполнение команд органов управления воздушным движением.

В пределах ВП классов F и G на или ниже 900 м (3000 футов) относительно среднего уровня моря или 300 м (1000 футов) относительно уровня земли, что выше, полетная видимость должна быть не менее:

- 1500 м. (800 м для вертолетов);
- расстояние, пролетаемое за 30 секунд.

Истинные безопасные высоты, определенные Французскими авиационными властями - 900 м (3000 футов) относительно среднего уровня моря или 300 м (1000 футов) относительно уровня земли, что выше.

Дополнительно, ВС для полетов по ПВП при потере видимости земли или моря должно быть оборудовано средствами радиосвязи и радионавигационным оборудованием.

За исключением взлета и посадки, ВС должно находиться по крайней мере 300 м (1000 футов) над наивысшим препятствием в пределах 8 км от расчетного местоположения самолета по отношению к препятствиям.

Первый эшелон полета должен быть, по крайней мере, 150 м (500 футов) выше 900 м (3000 футов) относительно среднего уровня моря или 300 м (1000 футов) относительно уровня земли, что выше.

Вне контролируемого воздушного пространства, полеты по ППП не разрешены ниже 900 м (3000 футов) относительно среднего уровня моря или 300 м (1000 футов) относительно уровня земли, что выше, за исключением взлетов, посадок и соответствующих маневров. Ниже этого уровня, если опубликована процедура инструментального захода на посадку, необходимо ее выполнять до перехода на полет при визуальных метеоусловиях и решения пилота выполнить визуальный заход. Если не опубликованы процедуры инструментального захода и выхода из района аэродрома, самолет должен выполнять полет при визуальных метеоусловиях.

Любой самолет, выполняющий любой, контролируемый или нет, полет по ППП, должен установить двухстороннюю радиосвязь и оставаться на связи с соответствующим органом АТС.

Отказ связи.

В визуальных метеорологических условиях: Процедура ИКАО.

Когда полет продолжается до ближайшего пригодного аэродрома в визуальных метеоусловиях (VMC), визуальные метеоусловия необходимы для полетов из воздушного пространства класса А в воздушное пространство класса D.

В инструментальных метеорологических условиях.

При потере радиосвязи надо учитывать следующее:

Точка указанная как IAF вместо р/н средства предназначенного для захода на посадку в опубликованной процедуре подхода должна быть указана в FPL.

Если потеря радиосвязи произошла во время процедуры прибытия или отправления из аэропорта, пилот будет выполнять процедуру специально предусмотренную для данного аэропорта.

Общая процедура покидания.

Если невозможно произвести посадку в аэропорту назначения по некоторым причинам, пилот должен покинуть ТМА в пределах 30 минут и попытаться достичь визуальных метеоусловий выполняя соответствующую процедуру, описанную как «LEAVING PROCEDURE».

ТМА Парижа.

1. Париж (Шарль-де-Голь), Париж (Орли), Париж (Ля Бурже), Тузу-ле-Нобль и Вилаковлей (Велизу).

Процедура прибытия.

Вписаться или следовать в соответствии с назначенным или самым подходящим STAR в соответствии с известной или предполагаемой ВПП. Следовать на IAF на последнем назначенном и подтвержденном эшелоне, если он используется в зоне ожидания или снизится до верхнего эшелона зоны ожидания. Войти и находиться в зоне ожидания на этой высоте до EAT или находиться в зоне ожидания в течение 10 минут, затем снижаться в зоне ожидания до нижнего эшелона в зоне ожидания. Покинуть IAF в EAT или при достижении нижнего эшелона зоны ожидания, что позже и выполнить процедуру захода на посадку.

После отправления.

Придерживаться маршрута отправления и назначенных эшелонов до определенного пункта в соответствии с SID (см. ниже), затем следовать в соответствии с текущим планом полета.

Определенные пункты SID:

Париж (Шарль-де-Голль):

28 миль DME «PGS» или «CGN».

Париж (Ля Бурже):

- SIDы BENIP, EVX, LGL, MOU, PIROD и PTV: 28 миль DME «BT»;
- SIDы BUDON, DORDI, NEV и TURBO: 40 миль DME «OL»;
- SIDы RNAV северные и восточные: 28 миль DME «PGS» или «CGN».

Париж (Орли):

40 миль DME «OL»

Тузу-ле-Нобль:

40 миль DME «OL»

Вилаковлей (Велизу):

40 миль DME «OL».

В случае использования стандартного выхода «POGO»

- из Парижа (Шарль-де-Голль) или Парижа (Ля Бурже) в Париж (Орли), Вилаковлей (Велизу), Тузу-ле-Нобль, Бове (Тилль);
- из Парижа (Орли) в Париж (Ля Бурже) или Париж (Шарль де Голль);
- из Парижа (Шарль де Голль) в Париж (Ля Бурже).

следовать в соответствии с маршрутом «POGO», сохраняя последний предписанный эшелон до начала снижения.

2. Бове (Тилль)

Процедура прибытия.

Вписаться или следовать в соответствии с назначенным или самым подходящим STAR в соответствии с известной или предполагаемой ВПП. Следовать на IAF на последнем назначенном и подтвержденном эшелоне, если он используется в зоне ожидания или снизится до верхнего эшелона зоны ожидания. Войти и находиться в зоне ожидания на этой высоте до EAT или находиться в зоне ожидания в течение 10 минут, затем снижаться в зоне ожидания до нижнего эшелона в зоне ожидания. Покинуть IAF в EAT или при достижении нижнего эшелона зоны ожидания, что позже и выполнить процедуру захода на посадку.

После отправления.

Следовать последним полученным указаниям:

- на Montdidier VOR «MTD» или Abbeville VOR «ABB» - следовать от границы ТМА маршрутом, указанным во флайт-плане.

- другие маршруты отправления - следовать в соответствии с SID.

4.8. ЧЕХИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Чехии, в целом, соответствуют стандартам ИКАО, но есть некоторые отличия, приведенные в таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д.	Морские мили, километры
Относительно короткие дистанции, (например длина ВПП)	Метры
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	Футы, метры *
Горизонтальная скорость	Километры в час, узлы
Скорость ветра	Узлы
Вертикальная скорость	Футы в минуту
Направление ветра на посадке и взлете	Градусы (относительно магнитного меридиана)
Направление ветра в остальных случаях	Градусы (относительно истинного меридиана)
Видимость, включая RVR	Километры или метры
Установка высотомеров, атмосферное давление	гПа
Температура	Градусы (по Цельсию)

*- всегда в футах для ВС в полете.

Развороты при вылете должны быть ограничены максимальной приборной скоростью 245 км/ч (186 узлов) до достижения 4000 футов (1220 метров) относительно уровня моря.

Минимумы.

Чехия публикует государственные минимумы аэропортов для посадки и взлета, которые применимы для всех операторов за исключением Commercial Air Transportation Operators. Минимумы для Commercial Air Transportation применяются в соответствии с JAR-OPS-1, части D и E (AIR TRAFFIC CONTROL серия страниц 600). Джебпесен публикует минимумы не ниже государственных.

Минимумы для запуска двигателей.

Для вылетающих самолетов разрешение на запуск двигателей может быть запрошено только, если условия на аэродроме не хуже нижеизложенных:

Минимумы для взлета RVR/VIS	Минимумы RVR/VIS для запуска
100m	50m
150m	100m
200m	150m
250m	200m
300m	250m
400m	300m
500m	400m

Процедура ожидания.

На территории Чехии используется таблица зоны ожидания номер 2, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL серия страниц 200.

Выполнение полетов.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2, 2nd Edition.

Самолеты, следующие в Kbely, Prague (Ruzyne) или Vodochody не должны превышать максимальную приборную скорость 250 узлов в пределах ТМА Праги, если не будет указано по другому в диспетчерском разрешении. В пределах ТМА или СТР самолеты не должны превышать приборную скорость 390 км/ч. (210 узлов) после пролета IAF если не будет указано по другому в диспетчерском разрешении.

Классификация воздушного пространства.

Чехия придерживается классификация воздушного пространства ИКАО. В пределах воздушного пространства FIR Праги не используется классификация А, В и F.

Установка высотомеров.

1. Должны применяться следующие термины для описания высот полета:

- *эшелоны (Cruising levels)* для маршрутных полетов на или выше нижнего используемого эшелона или выше высоты перехода;

Примечание: Нижний используемый эшелон это ближайший эшелон выше высоты 5000 футов или выше установленной безопасной высоты, для полетов выше 5000 футов.

- *высоты (altitudes)* для полетов на или ниже высоты перехода или на или ниже высоты 5000 футов.

- *высоты (heights)* для маршрутных полетов проводимых на высоте 1000 футов относительно уровня земли или ниже.

2. Значение QNH будет даваться в гектопаскалях и, по запросу, в миллиметрах.

3. Значение QFE будет даваться только по запросу.

IFPS/CFMU процедуры.

Integrated Initial Flight Plan Processing System – элемент Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) единственный источник для распределения планов полетов по ППП и соответствующего уведомления органов ATS в пределах IFPS. Требуется адресовать планы полета в два органа IFPS (IFPU) в Nagen (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация планов полета

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета(RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в секцию RPL CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) параллельно с адресацией в Национальные авиационные органы. Для детального изучения процедур IFPS и CFMU обратитесь к Eurocontrol CFMU manuals или Jeppesen European Air Traffic Flow Management (EATFM) User Guide.

Полетно-информационное обслуживание.

Каждый аэродром, обеспечивающий аэродромное полетно-информационное обслуживание установил зону полетной информации, где аэродромное полетно-информационное обслуживание обеспечивается в течение времени работы аэродрома. Горизонтальные границы зоны полетной информации определены кругом с радиусом 5 км. (2.7 n.m.) и центром в КТА. Вертикальные границы зоны полетной информации – от земли до 5000 футов (1500 метров) относительно уровня, приведенного к уровню моря. В течении времени работы в зоне полетной информации AFIS возможно интенсивное воздушное движение.

Полеты в условиях низкой видимости в Праге (Рузыне).

Операторы не имеющие «Сертификат о допуске к полетам в условиях низкой видимости» ("Certificate of Competence for Low Visibility Operations"), выданный авиационными властями государств членов JAA должны получить разрешение для Low Visibility Operations (взлета и посадки по II и III категории) в аэропорту Прага (Рузыне). Копия «Сертификата о допуске к

полетам в условиях низкой видимости» ("Certificate of Competence for Low Visibility Operations") должна быть приложена к запросу. Запрос для разрешения должен быть отправлен по адресу:

Civil Aviation Authority, C.R.
Prague/Ruzyne Airport,
16008 Prague 6,
Czech

Процедура слот тайм.

Аэропорт Праги является аэропортом требующим полной координации прилетов и вылетов.

Процедура присвоения слот-тайм применяется для прибывающих и вылетающих ВС из аэропорта Прага (Рузыне). Запрос должен быть послан по адресу:

Co-ordination Prague/Ruzyne,
Prague/Ruzyne Airport,
PO67
16008 Prague6
SITA: PRGSP7X
Tel: +420 2 20113204
Fax: +420 2 20115301
E-Mail: slot.coord.csl.cz.

Запрос должен быть выполнен в письменной форме не позже чем за 24 часа до расчетного времени полета.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Флайт-планы требуются для всех полетов.

В воздушном пространстве класса G ИКАО (на или ниже 1000 футов, относительно уровня земли) ВС могут производить полеты при полетной видимости не менее 1500 метров, вне облаков и при видимости земли. Выдерживать скорость, позволяющую безопасно обходить препятствия и другие ВС. Отношение между приборной скоростью (IAS) в км/ч и полетной видимостью в км. должна быть не более чем 100.

Правила полетов по приборам могут применяться только в пределах контролируемого ВП.

Отказ связи.

В случае потери радиосвязи необходимо пользоваться стандартными процедурами ИКАО, опубликованными на странице E-22 Emergency.

Прибытие:

Следующие радионавигационные средства предназначены для воздушных судов, испытывающих отказ связи при инструментальных метеоусловиях:

Brno (Turany)	VORDME "BNO"
Karlovy Vary	NDB "KVY"
Kunovice	NDB "KNE"
Ostrava (Mosnov)	VORDME "ZAB"
Pardubice	NDB "PK"
Prague (Ruzyne)	VORDME "OKL"
Vodochody	Lctr "VO"

4.9. ШВЕЦИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Швеции, соответствуют таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д. (в основном, если расстояние более 4000м)	Морские мили, * километры.
Относительно короткие дистанции, имеющие отношение к аэродромам. (например, длина ВПП)	Метры
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	Футы, * метры
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра.	Узлы, * километры в час.
Вертикальная скорость	Футы в минуту, * метры в секунду
Направление ветра на посадке и взлете	Градусы (относительно магнитного меридиана)
Направление ветра в остальных случаях	Градусы (относительно истинного меридиана)
Видимость, включая RVR	Километры или метры
Установка высотомеров, атмосферное давление	Гпа
Вес	Килограммы и тонны
Время	Часы и минуты UTC, * местное время.
Температура	Градусы (по Цельсию)

* единицы измерения, применяемые в при связи со шведскими военными авиационными станциями. По запросу пилота применяются единицы измерения ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Швеции используется таблица зоны ожидания номер 2, опубликованная в сборнике "JEPPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL. В случае наличия отметки PANS-OPS 4 на карте Instrument Approach Charts применяется таблица зоны ожидания номер 1.

Процедуры инструментального захода на посадку выполняются согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol II.

Минимумы.

Швеция не публикует государственные минимумы аэродромов. Швеция публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) OCA(H).

Классификация воздушного пространства.

Швеция придерживается классификации воздушного пространства ИКАО. В пределах ВП Швеции постоянно применяется только классификация ВП классов А, С, D, Е и G. В пределах ВП класса G двусторонняя радиосвязь требуется выше 5000 футов относительно уровня моря или 3000 футов относительно уровня земли, что выше; для полетов по ПВП в течении темного времени суток или полетов по ППП. В пределах ВП класса Е требуется диспетчерское разрешение и двухсторонняя радиосвязь также для полетов по ПВП в течении темного времени суток. В ВП классов С и D органы ОВД Швеции не обеспечивают информацией для расхождения воздушных судов.

Флайт-план.

Описание маршрута во флайт-плане не должно содержать SID и STAR в пределах воздушного пространства Швеции.

Полет в пределах TRAFFIC INFORMATION AREAS (TIA) AND TRAFFIC INFORMATION ZONES (TIZ).

Независимо от преобладающих метеорологических условий полет может производиться в пределах TIA и TIZ только после предварительного доклада органу ОВД о местонахождении, эшелоне, маршруте и намерениях.

Профиль набора высоты в пределах FIR Копенгагена.

Воздушное судно, запрашивающее крейсерский эшелон FL250 или выше после Alsie VOR (по трассе UT502) или после Michaelsdort VOR (по трассе UT503) или отправляющиеся с аэродромов в пределах TMA Мальмо должно рассчитывать набор так, чтобы было возможным пересечь Alsie VOR или GIMRU на или выше эшелона FL250.

Доклад о местонахождении в пределах FIR/UIR Швеции.

Следующие процедуры применяются для доклада о местонахождении в течении полета в пределах FIR/UIR Швеции, если не было других указаний со стороны органа ОВД:

1. Первоначальный доклад после смены частоты должен содержать только:
 - номер рейса;
 - фактический эшелон (дополнительно, разрешенный эшелон, если ВС набирает высоту или снижается).
2. Любой доклад о местонахождении, если требуется, должен содержать только:
 - номер рейса;
 - местоположение;
 - время «над».

Процедуры сокращенного доклада в пределах Швеции.

1. Первоначальный доклад после смены частоты должен содержать только:
 - позывной ВС;
 - текущий эшелон и эшелон до которого разрешено набирать или снижаться.
2. Любой доклад о местонахождении должен содержать только:
 - позывной ВС;
 - место положения;
 - время полета.

Процедуры IFPS/CFMU.

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в ATS органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP.
SITA: BRUEP7X и PAREP7X.

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным авиационным властям.

Отличия от стандартов ИКАО.

В дополнение к правилам ИКАО флайт-план должен быть подан для всех полетов вне контролируемого воздушного пространства выше 5000 футов относительно уровня моря или 3000 футов относительно уровня земли, что выше; в соответствии с ПВП в течение темного времени суток или ППП.

Для полетов по ПВП в пределах Швеции флайт-план может быть подан не позднее чем 30 минут до ЕОВТ.

В пределах ВП классов F и G применяются следующие минимумы ПВП:

- на или выше 3050 м. (FL100) по стандартному давлению – 8 км.
- ниже 3050 м. (FL100) по стандартному давлению, но выше 900 метров (3000 футов) относительно уровня моря или 300 метров (1000 футов) относительно уровня земли, что выше – 5 км.
- на или ниже 900 метров (3000 футов) относительно уровня моря или 300 метров (1000 футов) относительно уровня земли, что выше:

Когда приборная скорость 260 км/ч (140 узлов) или менее - 3 км. (за исключением, полетов по кругу над аэродромом и аэродром находится в поле зрения – 1.5 км.)

Когда приборная скорость более чем 260 км/ч (140 узлов) - 5 км.

В дополнение к правилам ИКАО для полетов по ПВП в контролируемых зонах наземная видимость в течение темного времени суток должна быть не менее 8 км.

Полеты по ПВП могут выполняться между заходом и восходом солнца:

- в пределах территории Швеции;
- на остальных частями верхних морей, где органы ОВД Швеции несут ответственность за обслуживание воздушного движения.

Для полетов по ПВП в течение темного времени суток применяются следующие условия:

- полетная видимость должна быть по крайней мере 8 км., независимо от класса воздушного пространства и высоты;
- полет в контролируемом воздушном пространстве должен выполняться как контролируемый полет независимо от класса воздушного пространства.

Определение темного времени суток: Условия в течении промежутка времени между заходом и восходом солнца, когда неосвещенный объект не может ясно наблюдаться из-за уменьшенного естественного освещения с расстояния более чем 8 км.

ПВП полеты должны выполняться в соответствии с п.3.6 (Приложения 2):

- в пределах ВП классов В, С, D;
- в пределах ВП класса Е в течение темного времени суток;
- когда часть аэродромного круга находится в контролируемом ВП.

За исключением, если это необходимо для взлета и посадки или есть специальное разрешение авиационных властей Швеции, полеты по ППП должны выполняться по крайней мере:

- 2000 футов (600 метров) выше самого высокого препятствия, расположенного в пределах 8 км от расчетного местоположения самолета, если превышение наивысшего препятствия более 6000 футов (1850 м) относительно уровня моря;
- 1000 футов (300 метров) выше самого высокого препятствия, расположенного в пределах 8 км от расчетного местоположения самолета, если превышение наивысшего препятствия не более 6000 футов (1850 м) относительно уровня моря.

Закрытая ВПП или РД на военных аэродромах может обозначаться площадью, очерченной флагами красного или оранжевого цвета. Дополнительно, горизонтальная белая площадная панель с красной буквой «Н» или красная панель с желтой «Н» указывает площадь, используемую для посадки вертолетов.

Отказ связи.

В визуальных метеорологических условиях: Процедура ИКАО.

В инструментальных метеорологических условиях. Процедура ИКАО.

В дополнение к ним при прибытии в а/п Стокгольм (Арланда).

Стокгольм ТМА.

Стокгольм (Арланда).

Сохраняйте последний полученный и подтвержденный эшелон. Следуйте по направлению к ТЕВ VOR/DME. В зоне ожидания ТЕВ снижайтесь до 2500ft и выполняйте

обычный заход к соответствующей полосе (наиболее подходящей) или к полосе, которая была получена при прослушивании метеоканала, или которая ранее была указана диспетчером.

Стокгольм (Брома).

Разрешение на прибытие получено и подтверждено.

Нормально, действующая ВПП будет последней точкой диспетчерского разрешения, выданного органом АТС. В этом случае сохраняйте последний заданный и подтвержденный эшелон и следуйте установленным маршрутом на Lctr «NB» (для ВПП 12) или Lctr «OU» (для ВПП 30).

После прибытия на Lctr «NB» или Lctr «OU» снизится в стандартной зоне ожидания (ось зоны ожидания над «NB» – 123 градуса, над «OU» – 303 градусов), затем выполнить нормальный инструментальный заход на действующую ВПП.

Если последней точкой диспетчерского разрешения не является действующая ВПП, самолет должен сохранять последний полученный и подтвержденный эшелон, следовать установленным маршрутом на последнюю точку диспетчерского разрешения.

После прибытия на установленную точку, являющуюся последней точкой диспетчерского разрешения снизиться до 2500 футов по давлению, приведенному к уровню моря в опубликованной зоне ожидания, затем следовать прямо на Lctr «NB» (для ВПП 12) или Lctr «OU» (для ВПП 30) и выполнить нормальный инструментальный заход на действующую ВПП.

Если EAT было получено и подтверждено начать снижение до 2500 футов в EAT.

Если отказ связи произошел в процессе векторения, самолет должен сохранять последний полученный и подтвержденный эшелон, следовать прямо на Lctr «NB» (ВПП 12), Lctr «OU» (ВПП 30) затем снизиться в стандартной зоне ожидания (ось зоны ожидания над «NB» – 123 градуса, над «OU» – 303 градусов) и выполнить нормальный инструментальный заход на действующую ВПП.

Разрешение на прибытие не получено и/или не подтверждено.

Сохранять последний заданный и подтвержденный эшелон и следовать через входную точку TMA прямо на NDB «COR» (исключения: с VOR «HMR» следовать через NDB «LNA» на «COR»; с VOR «NTL» следуйте через NDB «NAK» на «COR»).

После прибытия на NDB «COR» снизиться на 2500 футов по давлению, приведенному к уровню моря, в опубликованной зоне ожидания, затем следовать прямо на Lctr «NB» (для ВПП 12) или Lctr «OU» (для ВПП 30) и выполнить нормальный инструментальный заход на ВПП 12 или 30 соответственно.

Процедуры перехвата.

Процедуры, применяемые в Швеции, в отношении сигналов, используемых при перехвате:

Если сигналы серии 1 не подтверждены перехватываемым самолетом, за этим последует:

ДНЕМ: Покачивание крыльями несколько раз (10-20).

НОЧЬЮ: То же, дополнительно, мигание навигационными огнями с неравномерными интервалами в течении продолжительного периода.

Оба сигнала означают: «Следовать моим указаниям, в противном случае ваша безопасность не будет гарантирована».

4.10. ЕГИПЕТ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Египте, в целом соответствуют стандартам ИКАО. Нижняя граница облаков измеряется в метрах.

Процедура ожидания.

На территории Египта используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике "JEPPesen"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры инструментального захода на посадку выполняются согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2, 2nd Edition. Производится переход к PANS-OPS, 3rd Edition.

Минимумы.

Египет не публикует государственные минимумы аэропортов. Египет публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) [OCA(H)].

Классификация воздушного пространства.

Египет придерживается классификация воздушного пространства ИКАО. В пределах воздушного пространства Египта не используется классификация C, E, F и G.

Полеты вне контролируемого воздушного пространства.

Полеты вне контролируемого ВП в пределах территории Египта полностью запрещены, до тех пор пока не будет получено разрешение от соответствующих органов. Самолету, нарушающему эти требования, будет предписано немедленно вернуться в пределы контролируемого ВП. Если самолет не выполнит указание, он будет перехвачен и принужден к посадке.

Процедуры управления потоком воздушного движения.

Регион полетной информации Каира, как смежный Европейскому региону, сотрудничает через FMP с Central Flow Management Unit (CFMU) для управления потоком воздушного движения из FIR Каира в северном и северо-западном направлении.

Для обеспечения полетов планируемых в зоне ответственности European Central Flow Management Unit (CFMU) можно контактировать напрямую с Брюссельским центром CFMU, обеспечивая местные органы информацией также. Для получения полной информации относительно процедур IFPS и CFMU обращаться к Eurocontrol CFMU manuals или Jeppesen European Air Traffic Flow Management (EAFM) User Guide.

Освобождения и приоритеты.

Для воздушных судов в аварийном состоянии (EMERGENCY).

Любые рейсы, для которых в плане полета в поле 18 указано STS/HOSP или STS/SAR или STS/HUM освобождены от необходимости выдерживать слот-тайм.

Воздушные суда, имеющие на борту главу государства, обладают приоритетом над всеми остальными воздушными судами. Для выполнения полетов этих категорий необходимо уведомить FMP как можно быстрее и включить в поле 18 плана полета - STS/HEAD.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Флайт-планы требуются для всех полетов.

Флайт-план должен быть отправлен в соответствующий орган ATS до расчетного времени уборки колодок.

Доклад о местонахождении для полетов по ППП и ПВП должен быть сделан при входе в зону АСС Каира.

Применение ППП обязательно при выполнении полетов выше эшелона FL150.

Там, где это не определено, запрещается летать на высоте ниже 300 метров (1000 футов) относительно поверхности земли или воды.

Для полетов на территории Египта истекшее расчетное время пролета границы FIR (EET) должно быть включено в поле 18 плана полета.

Спасение и противопожарная служба.

Воздушные суда могут связываться со службой спасения и противопожарной службой на частоте 121.9 МГц на следующих аэродромах:

Аэродром	Позывной	Время работы
Abu Simbel	Abu Simbel Fire	с восхода до захода
Aswan	Aswan Fire	круглосуточно

Отказ связи.

В визуальных метеоусловиях: процедура ИКАО

В инструментальных метеоусловиях: Процедуры, заключенные в следующем:

Для отправляющихся ВС из аэропорта Каир.

Если при вылете по ППП в инструментальных метеоусловиях заданный эшелон полученный при первоначальном или промежуточном диспетчерском разрешении, отличается от указанного во флайт-плане для этого этапа полета и нет ограничения по набору, включенного в диспетчерское разрешение, сохранять заданный эшелон в течение 3-х минут, затем занимать крейсерский эшелон, указанный во флайт-плане.

Флайт-план предполагает эшелон, включенный в диспетчерское разрешение.

Если в течении трехминутного периода минимальный безопасный эшелон превышает последний предписанный диспетчером, следует набрать минимальный безопасный эшелон.

Для ВС прибывающих в аэропорт Каир.

Номер рабочей ВПП следует получить от органа АТС или по ATIS как можно раньше. Если экипаж подтвердил получение этой информации, это будет основанием того, что при отказе связи он будет следовать последним полученным и подтвержденным маршрутом или маршрутом указанным во флайт-плане до достижения точки fix зоны ожидания и затем выполнит стандартный инструментальный заход на рабочую ВПП.

В случае, если пилот не знает действующую ВПП он должен выполнить стандартный инструментальный заход на ВПП05пр. или, если она непригодна, на ВПП 23пр.

В случае, если посредством векторения ВС отклонилось от стандартного маршрута (без "clearance limit"), при отказе связи следует установить код ответчика 7600 и вернуться по кратчайшему расстоянию на маршрут указанный во флайт-плане.

4.11. ИЗРАИЛЬ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Израиле, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Израиля используется таблица зоны ожидания номер 4-1-1, опубликованная в сборнике "JEPESEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL, страницы серии 200.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно стандартам США для временных процедур (TERPS).

Зона визуального маневрирования.

Радиус зоны визуального маневрирования определяется в зависимости от категории воздушного судна:

Категория ВС	Радиус (мили)	Радиус (километры)
A	1.3	2.40
B	1.5	2.77
C	1.7	3.14
D	2.3	4.25

ОСН в зоне визуального маневрирования обеспечивается 300 футов.

Ограничения по скорости.

Если не было других указаний, существуют следующие ограничения по скорости:

- в воздушном пространстве классов А и С ниже 10000 футов относительно уровня моря максимальная приборная скорость 250 узлов для полетов по ППП.
- в воздушном пространстве класса С ниже 10000 футов относительно уровня моря максимальная приборная скорость 180 узлов для полетов по ПВП по контролируемым маршрутам ПВП.

Минимумы.

Израиль публикует DA(H), MDA(H), нижнюю границу облаков и видимость для посадки. Минимумы по НГО и видимости для взлета опубликованы для аэродрома Елат. Опубликованные минимумы "JEPESEN" не ниже государственных.

Классификация воздушного пространства.

ВП Израиля классифицировано в соответствии со стандартами ИКАО. В пределах FIR Тель-Авива применяется только воздушное пространство классов А и С.

Процедуры IFPS/CFMU.

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в ATS органы в пределах IFPS.

Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Haren (Брюссель) и Bretigny (Париж), а также дополнительно в адреса LLTAZQZX и LLBGZYZY.

Адресация флайт-планов.

LLTAZQZX, LLBGZYZY

Установка высотомеров.

Прибытие. Прибывающие ВС должны изменить установку высотомеров с QNE на QNH при пересечении FL115 на снижении или при пересечении береговой черты и полете над сушей, что раньше.

Отправление. Отправляющиеся из аэропорта Тель-Авив (Бен-Гурион) ВС должны изменить установку высотомеров с QNH на QNE при пересечении высоты 10500 футов при выполнении SID западного направления или при пересечении береговой черты и полете над водной поверхностью, что позже.

Отправляющиеся из других аэропортов, кроме Тель-Авив (Бен-Гурион), ВС должны изменить установку высотомеров с QNH на QNE при пересечении высоты 10500 футов или при пересечении береговой черты и полете над водной поверхностью, что позже. ВС должны сохранять установку высотомеров QNH при полете над водной поверхностью ниже 10500 футов.

Особенности радиосвязи.

Экипажи ВС входящие в FIR Тель-Авива должны устанавливать первоначальный контакт с соответствующим органом УВД для цели опознавания и должны оставаться на этой частоте до установления полного р.л.контроля.

А. Из Омана: установить контакт как можно быстрее с Тель-Авив контроль после взлета из Омана и не позже чем за 10nm восточнее TALMI для транзитных ВС.

В.С юга: связаться на частоте сектора « Южное опознавание » 132,0 или 127,75 не позже чем вписались в трассу R650 от Шармаль-Шейха.

С. С запада и северо-запада: установить контакт на частоте сектора «Тель-Авив опознавание » 118,8 или 132,05 не позже чем 180nm от BGN VOR/DME.

Контролируемые полеты по ПВП.

Все полеты по ПВП в воздушном пространстве Израиля должны производиться как контролируемые полеты по ПВП. ВС, выполняющие полеты над водной поверхностью более чем 90 километров от береговой черты должны выполнять полеты по ППП.

Подача флайт-плана.

Флайт-план для всех полетов, отправляющихся из аэропортов Израиля, должен быть подан и передан через аэропортовую службу АТС.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

В классе воздушного пространства С ниже 10000ft полетная видимость должна составлять 8км.

IFR полеты не должны выполняться вне контролируемого В.П.

Таблица эшелонирования, применяемая в воздушном пространстве Израиля:

Путевой угол			
от 090° до 269°		от 270° до 089°	
Для полетов по ППП и контролируемых ПВП			
Эшелон	Высота	Эшелон	Высота
-	1000 футов	-	2000 футов
-	3000 футов	-	4000 футов
-	5000 футов	-	6000 футов
-	7000 футов	-	8000 футов
-	9000 футов	-	10000 футов
110	11000 футов	120	12000 футов
130	13000 футов	140	14000 футов
150	15000 футов	160	16000 футов
170	17000 футов	180	18000 футов
190	19000 футов	200	20000 футов
210	21000 футов	220	22000 футов
230	23000 футов	240	24000 футов
250	25000 футов	260	26000 футов
270	27000 футов	280	28000 футов
290	29000 футов	310	31000 футов
330	33000 футов	350	35000 футов
370	37000 футов	390	39000 футов
410	41000 футов	430	43000 футов
и так далее			

Отказ связи.

Елат СТР.

Для полетов при визуальных метеоусловиях.

Прибывающие ВС должны войти в круг визуальных полетов, пройти над ВПП и снова войти в круг визуальных полетов до получения светового сигнала, разрешающего посадку.

Для полетов при инструментальных метеоусловиях.

Прибывающие ВС должны пересечь VORDME «LOT» на последней заданной высоте (но не ниже 7000 футов), войти в зону ожидания над VORDME «LOT» и по истечению 10 минут после прибытия на VORDME «LOT» начать процедуру инструментального захода на посадку.

Тель-Авив (SDE DOV) СТР.

Для полетов при визуальных метеоусловиях.

Прибывающие ВС должны войти в круг визуальных полетов, пройти над ВПП и снова войти в круг визуальных полетов до получения светового сигнала, разрешающего посадку.

Для полетов при инструментальных метеоусловиях.

Прибытие. Прибывающие ВС должны выполнить опубликованную процедуру пробивания облачности.

Отправление.

- BGN Departure:

Следовать стандартной процедуре выхода SID с набором 5000 футов на VORDME «BGN», затем следовать в соответствии с флайт-планом и установленными процедурами.

- YOSEE Departure:

Следовать стандартной процедуре выхода SID с набором 6000 футов на VORDME «NAT», затем следовать в соответствии с флайт-планом и установленными процедурами.

Отправление из Иерусалима. (Для полетов при инструментальных метеоусловиях.)

- ALROD Departure:

Набрать и сохранять 6000 футов на ARLOD, затем следовать в соответствии с флайт-планом

и установленными процедурами.

- SIVAK Departure:
Набрать и сохранять 5000 футов на SIVAK, затем следовать в соответствии с флайт-планом и установленными процедурами.

Отправление из Тель-Авива (Бен-Гурион). (Для полетов при инструментальных метеоусловиях.)

- DEENA Departure:
Сохранять 3000 футов или набирать высоту в соответствии с диспетчерским разрешением до удаления 7 миль по дальномеру «BGN», затем набирать и сохранять 8000 футов на пункт GITLA, затем набирать эшелон в соответствии с флайт-планом.
- JERUSALEM Departure:
Набирать и сохранять 5000 футов на пункт ASNAD, затем следовать в соответствии с флайт-планом.
- NATANIA Departure:
Набирать и сохранять 4000 футов на пункт KANER, затем набирать высоту в соответствии с флайт-планом.
- PURLA 1E Departure:
Сохранять 3000 футов или набирать высоту в соответствии с диспетчерским разрешением до удаления 7 миль по дальномеру «BGN», затем набирать и сохранять 8000 футов на пункт GITLA, затем набирать эшелон в соответствии с флайт-планом.
- SALEM Departure:
Набрать на радиале R-095 «BGN» 7000 футов или набирать высоту в соответствии с диспетчерским разрешением до удаления 14 миль по дальномеру «BGN», затем набирать эшелон в соответствии с флайт-планом.
- SOLIN Departure:
Набирать и сохранять 4000 футов на пункт KANER, затем следовать в соответствии с флайт-планом.
- TALMI Departure:
Набирать эшелон полета в соответствии с флайт-планом, пункт LORIM пересечь на или выше 6000 футов.

4.12. КИПР.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Кипре, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Кипра используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике "JEPPesen"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2, 3rd Edition.

Минимумы.

Кипр не публикует государственные минимумы аэропортов. Кипр публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) [OCA(H)].

Классификация воздушного пространства.

Кипр придерживается классификация воздушного пространства ИКАО.

В пределах верхнего и нижнего воздушного пространства Никосии используется классификация А, В, С и G. Никаких ограничений по скорости не применяется в пределах воздушного пространства класса С для полетов по ППП и в пределах воздушного пространства класса G для полетов по ППП и ПВП.

Полеты по ПВП в пределах воздушного пространства класса С выполняются с ограничением скорости до 250 узлов ниже 10000 футов относительно уровня моря.

При выполнении полетов в воздушном пространстве класса G по ПВП требуется установить радиосвязь с органом ATS.

Особенности радиосвязи.

Из-за местных особенностей радиосвязи ВС входящие в FIR Никосии должны устанавливать контакт с Никосия контроль на частоте 126,3 не менее чем за 10 мин до входа в зону. ВС входящие в FIR Никосии через пункт ТОМВІ должны устанавливать контакт с Никосия контроль на частоте 125,5 за 10мин перед входом в зону.

Уменьшение продольных интервалов.

В пределах FIR Никосии продольные интервалы могут быть уменьшены до 5 минут. Применение этого уменьшения интервалов может потребовать от АТС применение ограничения скоростей, которое будет продолжать применяться в пределах FIR Дамаска. Пилот должен уведомить АТС немедленно, если в какое-то время станет невозможным выполнение этой процедуры ограничения скоростей.

IFPS/CFMU процедуры.

Integrated Initial Flight Plan Processing System – элемент Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) единственный источник для распределения планов полетов по ППП и соответствующего уведомления органов ATS в пределах IFPS. Требуется адресовать планы полета в два органа IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Адресация планов полета.

AFTN:EBBDZMFP и LFPYZMFP
SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Повторяющийся план полета(RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в секцию RPL CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) параллельно с адресацией в Национальные авиационные органы. Для детального изучения процедур IFPS и CFMU обратитесь к Eurocontrol CFMU manuals или Jeppesen European Air Traffic Flow Management (EATFM) User Guide.

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Флайт-планы требуются для всех полетов.

В воздушном пространстве класса G ИКАО минимумы VMC определены для полетов ниже эшелона FL100 и применяются вплоть до поверхности земли. Дополнительно для полетов на или ниже 3000 футов относительно уровня моря применяются следующие минимумы:

- когда приборная скорость больше чем 140 узлов:
видимость 5 км., вне облаков и при видимости земли, или
- когда приборная скорость 140 узлов или менее:
видимость 1500 м., вне облаков и при видимости земли.

Применение ППП обязательно при выполнении полетов выше эшелона FL200 или выше эшелона FL195.

Отказ связи.

В визуальных метеоусловиях:

- А. установить код ответчика 7600;
- В. произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме;
- Д. доложить прибытие наиболее быстрым способом в органы АТС.

В инструментальных метеоусловиях:

- А. установить код ответчика 7600;
 - В. сохранять в течении 7мин последний предписанный эшелон и скорость (или безопасную высоту);
- период 7 мин отсчитывается:

1. при полетах по маршруту без пунктов обязательного донесения:

- от времени занятия последнего заданного или безопасной высоты;
- от времени установки кода ответчика 7600, что наступило позже.

2. при полетах по маршруту с пунктами обязательного донесения и если диспетчер не указывал опускать точки:

- от времени занятия последнего эшелона или безопасной высоты;
- от последнего доклада пилота о расчетном времени пролета пункта обязательного донесения;
- от последнего записанного доклада о пролете пункта обязательного донесения, что наступило позже.

Примечание: период 7мин необходим службе УВД, чтобы скоординировать свои действия.

После этого периода пилот должен отрегулировать свои скорость и высоту в соответствии с FPL.

С. если воздушное судно векторилось или следовало вне пределов маршрута RNAV, то оно должно вернуться кратчайшим путем на маршрут указанный во флайт-плане, но не позже следующей указанной точки на маршруте одновременно заняв опубликованную минимально безопасную высоту;

В. следовать согласно запланированного маршрута на соответствующее навигационное средство аэропорта назначения и затем ждать над ним до времени начала снижения.

С. начните снижение от навигационного средства как можно ближе к полученному и подтвержденному ожидаемому времени прибытия или к расчетному времени прибытия в соответствии с флайт-планом;

Д. выполняйте нормальную процедуру захода, установленную для соответствующего навигационного средства;

Е. сядьте, если это возможно, в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия

Специальные процедуры для аэропортов Ларнака и Пафос.

Прибывающие воздушные суда.

Снижайтесь до минимальной высоты, разрешенной органом АТС, и следуйте в соответствии с разрешенным STAR или ATS маршрутом до достижения Larnaca или Paphos VORDME соответственно. Рассчитайте ваш полет так чтобы достичь Larnaca или Paphos VORDME (или NDB если VOR/DME не работает) как можно ближе к последнему, подтвержденному АТС, расчетному времени прибытия (ETA). Если ETA не было

подтверждено, пилот должен использовать ЕТА, рассчитанное от последней подтвержденной точки пролета по скорости полета, заложенной во флайт-плане.

В процессе снижения.

Вертикальная скорость снижения до нижнего эшелона зоны ожидания должна быть не менее 500 футов в минуту. Важно чтобы экипаж точно выдерживал временные параметры; снижение может быть начато в пределах десяти минут немедленно после того времени, когда оно должно было начаться.

Процедура покидания.

Если невозможно произвести посадку в пределах определенного времени, зайти на посадку и произвести посадку визуально,

- самолет, следовавший в Ларнаку должен покинуть основное радионавигационное средство с приблизительным курсом 180 градусов и набрать 3000 футов,
- самолет, следовавший в Пафос должен покинуть основное радионавигационное средство с приблизительным курсом 270 градусов и набрать 4000 футов.

4.13. СИРИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Сирии, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Сирии используется таблица зоны ожидания номер 2, опубликованная в сборнике "JEPPESSEN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL.

Процедуры инструментального захода на посадку с OCA(H) выполнять согласно PANS-OPS, DOC 8168, vol 2. Процедуры инструментального захода на посадку с указанным OCL выполнять в соответствии с ранней версией PANS-OPS, DOC8168, не приведенной к новым стандартам PANS-OPS.

Минимумы.

Сирия не публикует государственные минимумы аэропортов. Сирия публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) [OCA(H)] или OSL.

Классификация воздушного пространства.

Сирия придерживается классификация воздушного пространства ИКАО. В пределах воздушного пространства Дамаска используется классификация А и С.

Особенности радиосвязи.

Разрешение на запуск. Для отправляющихся самолетов запрещается начинать запуск двигателей до получения разрешения на запуск. Запрос на запуск должен быть сделан за 5 минут до предполагаемого времени запуска и должен включать расчетное время готовности к запуску.

Процедуры уменьшенного продольного эшелонирования.

Процедуры уменьшенного продольного эшелонирования в пределах района УВД Дамаска будут действовать в том случае, если воздушное судно выдерживает скорость на 20узлов больше, чем ВС следующее за ним . При этих условиях продольный интервал будет составлять 5минут

Воздушные суда, выполняющие полеты в пределах района УВД Дамаска выше эшелона 290 должны быть оснащены оборудованием обеспечивающим RNAV/RNP5.

Полеты между FIR Никосии и Дамаска.

Для ВС следующих по трассе B15 предписан маршрут W10 - NIKAS Int - Banias NDB и наоборот.

Адресация планов полета и сообщений.

Планы полетов и ATS сообщения, касающиеся выполнения полетов пределах FIR Дамаска (OSTT) должны быть адресованы OSDIZQZX (ACC/FIC Дамаска).

Отличия от стандартов и процедур ИКАО.

Флайт-планы требуются для всех полетов и должны быть поданы по крайней мере за 30 минут до расчетного времени уборки колодок.

Полеты по ПВП не должны выполняться в промежутки времени между заходом и восходом солнца.

За исключением случаев, когда это необходимо для взлета или посадки полеты по ПВП не должны производиться над густонаселенными районами городов, поселков или скоплениями людей на высоте ниже чем:

- 700 метров (2300 ф.) для однодвигательных ВС,
- 500 метров (1650 ф.) для многодвигательных ВС над наивысшими препятствиями в радиусе 600 метров (2000 футов) от ВС.

Применение ППП обязательно при выполнении полетов выше эшелона FL150.

Отказ радиосвязи.

В визуальных метеоусловиях:

А. установить код ответчика 7600;

В. произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме;

Д. доложить прибытие наиболее быстрым способом в органы АТС.

В инструментальных метеоусловиях:

А. установить код ответчика 7600;

В. сохранять в течении 5мин последний предписанный эшелон и скорость (или безопасную высоту);

период 5 мин отсчитывается:

1.при полетах по маршруту без пунктов обязательного донесения:

-от времени занятия последнего заданного или безопасной высоты;

-от времени установки кода ответчика 7600, что наступило позже.

2.при полетах по маршруту с пунктами обязательного донесения и если диспетчер не указывал опускать точки:

-от времени занятия последнего эшелона или безопасной высоты;

-от последнего доклада пилота о расчетном времени пролета пункта обязательного донесения;

-от последнего записанного доклада о пролете пункта обязательного донесения, что наступило позже.

Примечание: период 5мин необходим службе УВД, чтобы скоординировать свои действия.

С.После этого периода пилот должен отрегулировать свои скорость и высоту в соответствии с FPL.

Д. следовать согласно запланированного маршрута на соответствующее навигационное средство аэропорта назначения и затем ждать над ним до времени начала снижения.

Ф. начните снижение от навигационного средства как можно ближе к полученному и подтвержденному ожидаемому времени прибытия или к расчетному времени прибытия в соответствии с флайт-планом;

Г. выполняйте нормальную процедуру захода, установленную для соответствующего навигационного средства;

Н. сядьте, если это возможно, в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия

4.14. ТУРЦИЯ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Турции, соответствуют таблице:

Расстояния, используемые в навигации, докладах о местонахождении и т.д.	Морские мили.
Относительно короткие дистанции, (например длина ВПП)	Метры
Относительные и абсолютные высоты, превышения.	Футы
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра	Километры в час, узлы
Вертикальная скорость	Футы в минуту.
Направление ветра на посадке и взлете	Градусы (относительно магнитного меридиана)
Направление ветра в остальных случаях	Градусы (относительно истинного меридиана)
Видимость, включая RVR	Километры или метры
Установка высотомеров, атмосферное давление	Гпа
Вес	Килограммы и тонны
Время	Часы и минуты.
Температура	Градусы (по Цельсию)

Процедура ожидания.

На территории Турции используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике "JEPPESN"- раздел AIR TRAFFIC CONTROL. Когда это возможно, в зоне ожидания, связанной со структурой маршрутов, выше эшелона FL140 должна выдерживаться скорость 280 узлов.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol II, 3 редакция.

Минимумы.

Турция не публикует государственные минимумы аэродромов. Турция публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights) OCA(H).

Выполнение полетов в контролируемом воздушном пространстве.

Все зарубежные ВС, выполняя полеты в пределах воздушного пространства Турции, должны оставаться в пределах контролируемого воздушного пространства. Авиационные власти по предварительному соглашению могут отменить это правило.

Адресация флайт-планов.

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP

SITA: BRUEP7X и PAREP7X

Воздушные суда, планирующие полет по трассе UG18 между LARKI and Rodos VORDME или по трассе R/UR19 между KOPAR и Rodos VORDME должны при подаче флайт-плана указывать адрес: LTBBOVFL. Воздушное судно, не выполняющее это требование, может быть перехвачено для опознавания.

Процедуры IFPS/CFMU

Integrated Initial Flight Plan Processing System как часть EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) является единственным источником для распределения IFR/ Общего Воздушного движения (GAT) FPL и связанных сообщений в ATS органы в пределах IFPS. Требуется отсылать FPL двум органам IFPS (IFPU) в Naren (Брюссель) и Bretigny (Париж).

Радиолокационное обслуживание.

Радиолокационное обслуживание может быть предоставлено военным сектором Турции на частоте 123.1, позывной «TUGRIT SERVICE». Обслуживание предоставляется непостоянно.

Процедура запуска.

Отправляющиеся турбореактивные и турбовинтовые воздушные суда должны запросить разрешение на запуск в интервале времени от 15 до 30 минут до планируемого времени отправления. В случае задержки 15 минут или менее разрешение на запуск будет выдано. Когда задержка более 15 минут пилоту будет сообщено об ожидающейся задержке.

Повторяющийся план полета (RPL).

Данные RPL должны быть адресованы в RPL секцию CFMU (Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels) и, параллельно с этим, Национальным органам.

Слот-тайм.

Процедура слот-тайм применяется в следующих аэропортах:

- Стамбул (Ататурк), для летнего и зимнего расписания, ежедневно.
- Анталия, для летнего расписания, ежедневно.
- Измир (Аднан Мендерес), для летнего, ежедневно.
- Анкара (Есенбога), для летнего, по четвергам, пятницам и субботам.
- Мугла (Даламан), для летнего расписания, ежедневно.

Процедура слот-тайм распространяется на:

- рейсы по расписанию и рейсы по чартерным программам;
- нерегулярные коммерческие рейсы;
- технические посадки более чем на 1 час.

Ограничения для полетов по ПВП.

Полеты по ПВП запрещены выше минимальной разрешенной высоты полета (выше эшелона FL90) в пределах 60 морских миль от радиолокатора Есенбога (N400750 E330012), если ВС не оборудовано ответчиком.

Отличия от стандартов ИКАО.

Флайт-планы требуются для всех полетов и должны быть поданы по крайней мере за 30 минут до отправления.

Отказ связи.

В визуальных метеоусловиях:

- А. установить код ответчика 7600;
- В. произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме;
- Д. доложить прибытие наиболее быстрым способом в органы АТС.

В инструментальных метеоусловиях:

- А. установить код ответчика 7600;
- В. сохранять в течении 7мин последний предписанный эшелон и скорость (или безопасную высоту);

период 7 мин отсчитывается:

1.при полетах по маршруту без пунктов обязательного донесения:

- от времени занятия последнего заданного или безопасной высоты;
- от времени установки кода ответчика 7600, что наступило позже.

2.при полетах по маршруту с пунктами обязательного донесения и если диспетчер не указывал опускать точки:

-от времени занятия последнего эшелона или безопасной высоты;

-от последнего доклада пилота о расчетном времени пролета пункта обязательного донесения;

-от последнего записанного доклада о пролете пункта обязательного донесения, что наступило позже.

Примечание: период 7мин необходим службе УВД, чтобы скоординировать свои действия.

С. После этого периода пилот должен отрегулировать свои скорость и высоту в соответствии с FPL;

Д. если воздушное судно векторилось или следовало вне пределов маршрута RNAV, то оно должно вернуться кратчайшим путем на маршрут указанный во флайт-плане, но не позже следующей указанной точки на маршруте одновременно заняв опубликованную минимально безопасную высоту;

Е. следовать согласно запланированного маршрута на соответствующее навигационное средство аэропорта назначения и затем ждать над ним до времени начала снижения.

Ф. начните снижение от навигационного средства как можно ближе к полученному и подтвержденному ожидаемому времени прибытия или к расчетному времени прибытия в соответствии с флайт-планом;

Г. выполняйте нормальную процедуру захода, установленную для соответствующего навигационного средства;

Х. сядьте, если это возможно, в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия

Полет под обзором локатора.

А.В случае отказа радиосвязи диспетчер будет пытаться установить контакт с пилотом, задавая команды на выполнение разворотов. В случае выполнения ВС заданных команд, диспетчер далее будет осуществлять радиолакационное управление данным ВС, или

В. пилот должен следовать инструкциям опубликованным на страницах EMERGENCY PAGE-21.

4.15.ПАКИСТАН

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Пакистане, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике JEPESN – раздел AIR TRAFFIC CONTROL, серии 200.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполняются согласно PANSDOC-8168, VOL 2.

Минимумы.

Государственные минимумы Пакистана рассчитаны в соответствии с JAR-OPS1, подраздел E (АТС страницы серии 600) со следующими исключениями: минимум по RVR для 2 категории составляет 350м.

Процедуры подхода.

Для процедур подхода смотри АТС страницы серии 600.

Классификация воздушного пространства.

Пакистан придерживается классификации воздушного пространства ИКАО, как указано в АТС страница 351. В пределах Пакистана используются только классы воздушного пространства А,В,С и G.

Специальные требования и процедуры.

ВС летящие в Карачи или Лахор должны устанавливать радиосвязь с соответствующим органом УВД за 15мин. до пересечения границы УВД. ВС летящие по IFR должны докладывать FL и Тпролета границы УВД. Доклад пролета точки входа не обязателен при входе, но обязателен при выходе.

Все ВС летящие по VFR как и ВС летящие по IFR выполняющие полеты вне контролируемого воздушного пространства должны вести прослушивание соответствующей частоты, обеспечивающей полетное информационное обслуживание и записывать вместе с этим диспетчером доклады об их местонахождении.

Доклады о местонахождении.

Последний доклад о местонахождении перед пересечением одного FIR и смежного FIR должен также быть сделан органу УВД обеспечивающему смежный FIR.

Подача FPL.

FPL проходящие через FIR Карачи должны быть адресованы в адрес OPKRZRZX (АТС Data Processor) в дополнение к другим соответствующим АТС адресам.

АТС сообщение должно также включать последний предписанный SSR код для автоматизированной системы УВД в пределах Карачи FIR.

RPL.

RPL используются для полетов внутри Пакистана, а также при сообщении с аэропортами Саудовской Аравии и Сингапура. В других случаях по предварительным договоренностям.

Вход в зону Шерата.

ВС входящие в зону Шерата должны устанавливать двухстороннюю связь с Шерат подход

за 10мин перед входом и докладывать свой FL и расчетное время пролета границы УВД.

Использование ответчиков.

1. ВС выполняющие полеты в пределах воздушного пространства выше FL250 должны быть оборудованы ответчиками с кодом C (автоматический доклад о высоте).

2. В пределах TMA и CTR Карачи, а также CTR Лахора и Шерата должны быть оборудованы ответчиками.

ВС выполняющие полеты по местным авиалиниям должны быть оснащены ответчиками с кодами A или C в соответствии с национальными процедурами и в дополнение к АТС инструкциям.

Если ответчик или оборудование с автоматическим докладом о высоте отказало, ВС может следовать до аэродрома расчетной посадки в соответствии с разрешением службы УВД, чтобы закончить планируемый рейс и затем следовать на базу.

Службы УВД могут дать разрешение ВС не отвечающее требованиям 1 и 2 для выполнения соответствующих, если это не несет угрозы безопасности воздушного движения.

Интервалы.

Интервал в зоне подхода должен составлять 5nm.

Минимальный интервал составляет 5мин (для ВС оборудованных ответчиком) при полете по одному маршруту или по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне, а также при наборе или снижении. Это будет обеспечиваться при условии:

1. Есть р/л обслуживание ВС;

2. Расстояние между РЛ станцией и ВС не менее 30nm.

Процедуры запуска и буксировки для аэропортов Лахора и Мултана.

Пилоты должны запрашивать разрешение на запуск за 5мин до готовности и ожидать АТС разрешение вместе с разрешением на запуск. Когда командир готов к буксировке, он должен связаться с вышкой и запросить разрешение, обозначая полосу, predeterminedенную указанной схемой выхода.

Примечание: Для процедур запуска и руления в аэропорту Карачи обращайтесь к схемам аэропорта Карачи.

Перехват: Любое ВС, отклонившееся от предписанного маршрута без разрешения УВД, может быть перехвачено военными ВС.

Отличия от процедур и стандартов ИКАО.

FPL необходимы для всех полетов за исключением местных полетов.

FPL должен быть послан не позднее, чем за 30 мин до отправления.

IFR должны применяться выше эшелона 50.

Изменение крейсерского эшелона может быть согласовано по радио при первоначальной связи.

Процедуры потери радиосвязи.

Не опубликованы.

4.16.ОМАН.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Омане, соответствуют стандартам ИКАО.

Процедуры ожидания.

На территории Омана используется таблица зоны ожидания 4-1-1, опубликованная в сборнике JEPPESEN -раздел AIR TRAFFIC CONTROL, страницы серии 200.

Минимумы.

Оман не публикует государственных минимумов.

Оман публикует Obstacle Clearance Altitudes (Heights)

Классификация воздушного пространства

Оман придерживается классификации воздушного пространства ИКАО, как указано в разделе АТС на странице 351.

В FIR Муската используются только классы воздушного пространства А, С, F. Ограничения по скорости действуют ниже высоты 10000ft в классе воздушного пространства С для ВС выполняющих полеты по VFR.

Специальные требования и процедуры.

Установка высотомеров.

Для FIR Муската установлен эшелон перехода 150 и высота перехода 13000ft.

Наибольшая используемая крейсерская высота 13000ft, а наименьший крейсерский эшелон 150.

Требования по навигации.

Воздушное пространство в пределах Муската на эшелоне 280 и выше относится к категории воздушного пространства RNP5.

Оборудование TCAS/ACAS 2.

Наличие TCAS/ACAS 2 обязательно.

Использование GPS в зоне Муската.

VOR/DME-основное навигационное средство для маршрутов и аэродромных зон, а также для неточных заходов в FIR Муската.

ВС должны быть оборудованы работоспособным оборудованием с наличием основных средств навигации для выполнения соответствующего полета.

GPS может быть использована как средство навигации с учетом следующих требований:

А. необходима сертификация в соответствии с FAA TSO C-129(или равнозначно этим требованиям), установка и разрешение в соответствии с FAA AC-20-138 для одноблочного оборудования и в соответствии с AC-20-130 для мульти-сенсорного оборудования, а также работать в соответствии с Руководством по эксплуатации;

В. экипажи, выполняющие полеты с использованием GPS по IFR, должны иметь другие разрешенные и функциональные системы навигации. Если GPS не работает, эти системы должны обеспечивать навигацию по запланированному маршруту или по альтернативному маршруту. Проверка традиционных систем необходима, когда не обеспечивается RAIM.

RPL.

RPL могут быть использованы при сообщении между следующими а/п и а/п Муската:

-Карачи. Мумбая;

-аэропортами Бахрейна, Кувейта, Катара, Саудовской Аравии, Арабских Эмиратов.

Отличия от стандартов ИКАО.

1.FPL требуются для всех полетов.

2.Минимальная видимость в классе воздушного пространства F составляет 5км.

Визуальные заходы ночью не разрешаются пока пилоты не доложат, что они могут поддерживать визуальный контакт с аэродромом.

АТС должен поддерживать эшелонирование между ВС не меньше, чем указано в документе 4444.

IFR обязательны для всех полетов эшелона 150.

Потеря радиосвязи.

В ИМС процедура ИКАО, в дополнение следует учитывать следующее:

1. Мускат:

А. На или выше 9000ft:

в ИМС, следовать прямо на Seeb VOR/DME или NDB, сохранять последнюю предписанную высоту

далее следовать стандартным процедурам ИКАО. Если экипаж не в состоянии произвести посадку, то выполнить набор в зоне ожидания над VOR/DME до опубликованной минимально безопасной высоты и следовать на запасной аэродром.

В. Ниже 9000ft:

в ИМС, набирать немедленно до минимально безопасной высоты и следовать прямо на Seeb VOR/DME далее следовать стандартным процедурам ИКАО. Если экипаж не в состоянии произвести посадку, то выполнить набор в зоне ожидания над VOR/DME до опубликованной минимально безопасной высоты и следовать на запасной аэродром;

если в ИМС произошел отказ радиосвязи после вписывание в курс к полосе 08/26, экипаж должен выполнить кратчайший разворот на курс 20гр с набором до 5000ft и следовать на Seeb VOR/DME далее следовать стандартным процедурам ИКАО. Если экипаж не в состоянии произвести посадку, то выполнить набор в зоне ожидания над VOR/DME до опубликованной минимально безопасной высоты и следовать на запасной аэродром.

4.17.ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ (О.А.Э.).

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в О.А.Э., в целом соответствуют стандартам ИКАО.

Процедуры ожидания.

На территории О.А.Э. используется таблица зон ожидания номер 4, опубликованная в сборнике раздел AIR TRAFFIC CONTROL, страницы серии 200.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполняются согласно PANS-OPS,DOC-8168 VOL2.

Минимумы.

О.А.Э. не публикуют государственных минимумов, исключая Абу-Даби (для Абу-Даби публикуется дальность видимости для посадки). О.А.Э. публикуют ОСН (А).

Процедуры подхода.

ВС не разрешается снижаться ниже высоты 10000фт, если видимость в данный момент ниже установленного минимума.

Классификация воздушного пространства.

О.А.Э. придерживаются классификации воздушного пространства ИКАО, как указано в АТС страница 351. В О.А.Э. не используются классы в.п. В и F.

Специальные требования и процедуры.

Процедура СЛОТ для вылетающих ВС.

СЛОТ требуется для ВС вылетающих из О.А.Э. и следующих по трассам:

-A418 (через PARAX);

-A419 (через DARAX);

-N571 (для ВС следующих в Европу через BALUS затем G462 и UR219 на MITEX).

Запрос разрешения на запуск.

Когда приготовления к отправлению закончены и в соответствии с установленным временем отправления, пилоты должны доложить их время запуска в форме разрешения на запуск. Этот запрос может быть сделан за 10мин до готовности к запуску, но не раньше чем:

-топливо, груз, пассажиры и багаж на борту;

-ВС технически готово к полету.

Пилотам напоминают, что невозможность к запуску в заранее запрошенное время, ведет к потере СЛОТА.

АТС могут запросить дополнительную информацию для запуска: расчетное время запуска, расчетное время буксировки и руления и/или расчетное время полета до точек BALUS, PARAX или DARAX.

Процедура СЛОТ.

СЛОТ на отправление будет выдан в разрешении на запуск.

СЛОТ-это 5 минутное окно(2,5мин до времени СЛОТ и 2,5мин после времени СЛОТ).

ВС не могущие уложиться в СЛОТ, должны ожидать нового СЛОТА. Рулящие ВС, не могущие уложиться в СЛОТ, будут задержаны на земле до последующего согласования.

Маршрутные процедуры.

АСС будут запрашивать наивысший свободный эшелон в точке приемо-передачи управления, пилоты должны ожидать изменения эшелона при пролете пункта приемо-передачи управления.

Адресация FPL.

Пилоты прибывающие и отправляющиеся из аэропортов Фуджейра, Рос-эль-Хайм, должны включать адреса AFTN адрес OMDBZAZX.

FPL.

Флайт планы для ВС отправляющихся в западном направлении или следующих пролетом через О.А.Э. в Бахрейн должны включать ATS с указанием точки на западной границе Бахрейна.

Установка высотомеров.

Для О.А.Э. установлен эшелон перехода 150 и высота перехода 13000фт.

Полеты в условиях низкой видимости.

Операторы, использующие заходы по CAT2 и CAT3, должны запрашивать специальное разрешение в Ceneral Civil Aviation Authority

RNAV процедуры.

Когда GPS используется как основное средство полетов по RNAV, пилоты должны информировать АТС об отказах GPS оборудования.

При отказе средств, обеспечивающих полеты по RNAV, пилоты должны докладывать NEGATIVE RNAV при первоначальном контакте с диспетчером УВД.

Заходы поGPS.

Эксплуатанты, использующие заходы по GPS должны иметь соответствующий сертификат, выданный национальными органами, а также иметь разрешение от GCAA.

Процедуры АТФМ.

ВС выполняющие полеты между аэропортами О.А.Э. должны придерживаться следующих процедур:

А. ВС, вылетающие из северных Эмиратов, должны входить в воздушное пространство Муската через точки LALDO, TONVO или TARDI;

В. ВС, прибывающие в северные Эмираты, должны входить в воздушное пространство Эмиратов через точки KUPMA или VAXOS и должны планировать эшелон в плане полета, чтобы пересечь точки PASOV/TAPRA на эшелоне 270 или ниже;

С. ВС, прибывающие в северные Эмираты из Муската, должны входить через точку MUSAP и планировать эшелон 270 или ниже;

Д. ВС, отправляющиеся из Аву-Даби, должны входить в воздушное пространство Муската через точку KANIP и затем LABRI или SODEX;

Е. ВС, прибывающие в Абу-Даби, должны входить в воздушное пространство Эмиратов через точки SODEX или ITRAX на эшелоне 260 или ниже.

Требования к навигации.

Все трассы для полетов выше 10500фт сертифицированы как RNP5.

Трассы в пределах Дубая СТА и Фуджейры СТА независимо от высоты сертифицированы в соответствии с требованиями RNP5.

Потеря радиосвязи.

Процедуры, применяемые при потере радиосвязи, соответствуют процедурам ИКАО.

При потере радиосвязи под контролем радиолакатора, ВС должно сохранять последний предписанный эшелон в течении 3мин, затем следовать процедурам ИКАО.

4.18.КУВЕЙТ.

Единицы измерения.

Единицы измерения, применяемые в Кувейте, в целом соответствуют стандартам ИКАО.

Процедура ожидания.

На территории Кувейта используется таблица зоны ожидания номер 1, опубликованная в сборнике JEPESN раздел AIR TRAFFIC CONTROL страницы серии 200.

Процедуры и ограничения.

Процедуры инструментального захода на посадку выполнять согласно новому PANS-OPS, DOC 8168, vol.2.

Минимумы.

Государственные минимумы Кувейта выполнены в соответствии с JAR-OPS 1, часть D и E. JEPESN публикует минимумы не ниже государственных.

Классификация воздушного пространства.

Кувейт придерживается классификации воздушного пространства ИКАО. В пределах воздушного пространства Кувейта используются только классы воздушного пространства А, В и С.

Связь.

Все воздушные суда выполняющие полеты вне контролируемого пространства должны вести прослушивание эфира на соответствующей частоте и записывать вместе с соответствующим органом АТС доклады о местоположении ВС.

Доклады о местоположении.

Последний доклад о местонахождении перед пересечением рубежа приема-передачи должен быть сделан также органу УВД обеспечивающему смежный сектор.

Отличия от стандартов ИКАО.

IFR обязательны для полета выше эшелона 150 и при полетах дальше 100 морских миль от береговой черты .

Отказ связи.

VMC: продолжать полет в визуальных метеоусловиях и совершить посадку на ближайшем пригодном аэродроме, затем доложить наиболее быстрым способом в соответствующий орган АТС. .

IMC:

1.сохранять последний заданный эшелон или безопасную высоту и скорость в течении 20мин затем выполнить набор до эшелона указанного во флайт-плане, затем отрегулировать скорость в соответствии с флайт-планом.

2.следовать в соответствии с флайт-планом на соответствующее навигационное средство, обслуживающее данный аэродром и ждать над ним до начала снижения.

3.начать снижение над навигационным средством как можно ближе к EAT или к ETA, указанному во флайт-плане .

4.выполните обычный заход на посадку, предусмотренный для данного навигационного средства.

5.произведите посадку, если это возможно, в пределах 30мин после ETA или EAT, в зависимости, что наступит позже.

Отправляющиеся воздушные суда под контролем радиолакатора .

1.установить код ответчика 7600, сохранять последние высоту и скорость в течении 3мин, затем следовать согласно флайт-плана.

2.следовать по кратчайшему пути к ближайшей точке обязательного донесения и произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме.

3.доложить как можно раньше о своем прибытии соответствующему органу АТС.