

## ENR 1.3 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Для выполнения полетов по ППП на ВС устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимые для выполнения полета по маршруту и захода на посадку в сложных метеоусловиях.

Полеты по ППП в контролируемом воздушном пространстве выполняются на заданных крейсерских эшелонах полета при строгом выдерживании заданного режима полета и маршрута ОВД. Ответственность за обеспечение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами и назначение безопасного эшелона полета возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

Оборудование зональной навигации, установленное на воздушных судах, выполняющих полет по маршрутам зональной навигации в районах полетной информации Астана, Алматы, Актобе, Шымкент должно быть сертифицировано, как минимум, в соответствии с требованиями к RNAV 5, а экипаж ВС допущен к его использованию. Выполнение полетов по маршрутам ОВД, где установлена навигационная спецификация RNAV 5, ВС, не имеющими эксплуатационного утверждения для полетов по RNAV 5, допускается при наличии вторичного радиолокационного контроля и наличии на борту ВС приемопередатчика вторичной обзорной радиолокации. В этом случае в поле 10 плана полета не указывается буква «R», и полет ВС выполняется методом счисления пути с использованием имеющихся автономного бортового навигационного оборудования и наземных радионавигационных средств.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники) командир экипажа ВС самостоятельно изменяет эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органом ОВД.

В этом случае командир экипажа ВС действует в следующем порядке:

- не изменяя эшелона (высоты) полета, выполняет отворот ВС, как правило, вправо на 30 градусов от оси маршрута и,
- пройдя 10 морских миль, выводит его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона.
- о выполнении маневра КВС информирует орган ОВД

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ. Заняв новый эшелон (высоту) полета, командир экипажа ВС по согласованию с органами ОВД выводит ВС на воздушную трассу

Переход с правил полетов по приборам на правила визуальных полетов должно выполняться только с разрешения диспетчера ОВД.

Кроме случаев, когда необходимо для взлета или посадки, или когда разрешено соответствующими властями, полеты по ППП должны выполняться на уровне не ниже минимальной безопасной истинной (абсолютной) высоты, указанной в следующей таблице:

<b>В диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения</b>	
Скорость полета (приборная), км/час (узлы)	Безопасная высота полета (истинная), м (футы)
260 (140) и менее	300 (1000)
Более 260 (140)	300 (1000)
<b>В воздушном пространстве района аэродрома и диспетчерского района</b>	
<b>а) в равнинной, холмистой местности и над водным пространством:</b>	
260 (140) и менее:	300 (1000)
Ночью	300 (1000)
От 261-463 (140 – 250)	300 (1000)
Более 463 (250)	300 (1000)
<b>б) в горной местности (высота до 2000м)</b>	
463 (250) и менее	600 (2000)
Более 463 (250)	600 (2000)
<b>в) в горной местности (2000м и более)</b>	
463 (250) и менее	600 (2000)
Более 463 (250)	600 (2000)
<b>В воздушном пространстве класса "G" в равнинной, холмистой местности и над водным пространством</b>	
260 (140) и менее:	300 (1000)
Ночью	
От 261-463 (140 – 250)	300 (1000)
<b>в горной местности (высота до 2000м)</b>	
463 (250) и менее	600 (2000)
<b>в горной местности (2000м и более)</b>	
463 (250) и менее	600 (2000)
<b>Примечание:</b> 1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на нем, при расчете эксплуатантом ВС минимальных абсолютных высот полета в диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения устанавливается при полете по ППП - по 5 морских миль (9.25 километра) в обе стороны от оси маршрута. Указанные значения истинных безопасных высот соблюдаются до начала выхода на промежуточный участок захода на посадку при заходе на посадку по приборам или до начала входа в зону визуального маневрирования разворота при визуальном заходе на посадку. 2. Учет рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете абсолютных минимальных высот в воздушном пространстве района аэродрома и диспетчерского района при полете по маршруту по ППП устанавливаются эксплуатантом ВС в соответствии с положениями документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 Tom II (PANS-OPS), и публикуются в документе аэронавигационной информации. 3. КВС отвечает за обеспечение запасов высоты над препятствиями, за исключением полета по ППП, выполняемого в режиме векторения.	

При расчетах минимальной безопасной высоты над препятствием ширина учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий учитывалась равной 5 морских миль в обе стороны от оси маршрута.

При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

При выполнении полета по ППП экипаж ВС:

- a. выдерживает схемы выхода из района аэродрома, заданный эшелон (высоту), маршрут полета, схемы снижения и захода на посадку, заданные траектории и параметры полета;
- b. достоверно и своевременно информирует о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;
- c. точно и своевременно выполняет указания диспетчерского органа ОВД.

Диспетчер соответствующего органа ОВД, под управлением которого выполняется полет ВС по ППП:

- a. правильно назначает эшелоны (высоты) полета;
- b. обеспечивает установленные интервалы вертикального, горизонтального эшелонирования;
- c. осуществляет контроль за выдерживанием ВС маршрута полета, схемы выхода из диспетчерского района (зоны), снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля (далее - РЛК);
- d. своевременно и достоверно предоставляет экипажу ВС информацию о метеорологических условиях, об отклонениях от заданной траектории полета при наличии РЛК и, при необходимости, о воздушной и орнитологической обстановке;
- e. передает экипажам ВС обоснованные указания и рекомендации.

При входе ВС в пределы района ОВД экипаж обязан:

- a. сообщить диспетчеру районного органа ОВД время и место входа, эшелон (высоту);
- b. получить данные об условиях полета;
- c. доложить диспетчеру, из района которого выходит воздушное судно, о времени выхода, эшелоне (высоте) полета и получить разрешение на окончание связи.

В целях сокращения обязательных сеансов радиосвязи при устойчивом контроле за движением ВС с использованием вторичной радиолокационной информации диспетчер вводит конкретным ВС режим "контроля по вторичному". При таком режиме экипажи докладывают пролет очередных ПОД и выход из зоны (района) ОВД только по указанию (запросу) диспетчера. Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа с разрешения диспетчера или по указанию диспетчера.

Экипаж ВС обязан докладывать диспетчеру о:

- a. пролете каждого пункта обязательного донесения, если получено указание органа ОВД;
- b. начале и окончании маневра при смене эшелона;
- c. времени перехода на полет по новому плану, при изменении плана полета.

При пролете пунктов обязательного донесения экипаж сообщает:

- a. время пролета;
- b. эшелон (высоту) полета;
- c. сведения об опасных для полета метеоусловиях (при их наличии).

При входе в район ОВД, где выбран рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж ВС информирует орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

## **2. ПРАВИЛА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ПОЛЕТАМ ПО ППП В ПРЕДЕЛАХ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

При выполнении полетов по ППП в контролируемом воздушном пространстве соблюдаются положения в п.3.6 Приложения 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Полет по ППП в крейсерском режиме полета в контролируемом воздушном пространстве выполняется на крейсерском эшелоне в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов, приведенной в разделе ENR 1.7.

Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет контролируемый, а последующая часть – неконтролируемым, экипажу воздушного судна выдается диспетчерское разрешение на полет до границы контролируемого воздушного пространства, где заканчивается контролируемый полет.

Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет неконтролируемый, а последующая часть – контролируемым, экипажу воздушного судна необходимо получить диспетчерское разрешение от органа ОВД, в чьей зоне ответственности начнется контролируемый полет за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство.

### **3. ПРАВИЛА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ПОЛЕТАМ ПО ППП ВНЕ ПРЕДЕЛОВ КОНТРОЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Полет по ППП в неконтролируемом воздушном пространстве класса G выполняется на крейсерском эшелоне с учетом направления линии пути, согласно схемы распределения эшелонов полета, приведенной в разделе ENR 1.7, за исключением тех случаев, когда органом ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 метров (3000 футов) или ниже над средним уровнем моря.

При полетах по ППП в неконтролируемом воздушном пространстве класса G, в отношении которых орган ОВД требует представления плана полета, осуществляется прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" и при необходимости устанавливается двусторонняя радиосвязь с органом ОВД и передаются донесения о местоположении ВС.

При полетах по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства, включая полеты, выполняемые ниже нижней границы контролируемого воздушного пространства, определение наиболее низкой приемлемой высоты полета является обязанностью командира воздушного судна. Учитываются текущие или прогнозируемые значения QNH и температуры.