

ENR 1.5 СХЕМЫ ПОЛЕТОВ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ, ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ И ВЫЛЕТЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Действующие правила полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете основываются на правилах, в своей основе, не отличающихся от правил, изложенных в Doc. 8168 - (PANS-OPS) ICAO.

Для обеспечения возможности регулирования очередности подхода воздушных судов к аэродрому или захода на посадку устанавливаются зоны ожидания, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (аэроузла) или коридора.

Движение воздушных судов в зоне ожидания производится по установленным схемам, идентичным схемам захода на посадку и полета в зоне ожидания коридоров, опубликованных на схемах в разделе AD 2.

Изменение эшелона командиром воздушного судна в зоне ожидания производится по команде органа ОВД, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением.

2. ПРИБЫТИЕ

При полетах по ППП с посадкой в узловом диспетчерском районе, дается разрешение на полет до определенного рубежа, как правило, маркированного аэронавигационным средством и указание установить связь с определенным диспетчерским пунктом, при этом оговаривается эшелон, на котором должен следовать экипаж. Условия этого разрешения соблюдаются до получения новых указаний от органа ОВД. Если дополнительные указания не получены до достижения границы действия разрешения, полет на аэродром посадки выполняется на эшелоне (высоте), указанном в последнем разрешении.

Поскольку воздушное пространство в районе аэродрома имеет ограниченные размеры, важно, чтобы входы в схемы и полёты в зоне ожидания выполнялись как можно точнее. Экипажу рекомендуется информировать органы ОВД, если по какой-либо причине полет в зоне ожидания или при заходе на посадку выполнить в соответствии с полученными условиями невозможно.

Следующие процедуры захода на посадку применяются на аэродромах РК:

- стандартные маршруты прибытия по приборам – STAR (традиционные);
- процедуры точного захода на посадку на основе использования ILS;
- процедуры неточного захода на посадку (VOR, NDB).

На аэродроме Астана применяются стандартные маршруты прибытия по приборам – STAR RNAV 1

Маневрирование ВС от точки окончания полета по воздушной трассе до контрольной точки начального этапа захода на посадку, производится по STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД.

При заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборным скоростям полета, указанным в схемах захода на посадку по приборам, за исключением тех случаев, когда органом ОВД даны другие указания.

Маршруты (схемы) зональной навигации используются экипажами ВС, если оборудование зональной навигации, установленное на ВС, сертифицировано и экипаж ВС допущен к его использованию для выполнения схемы данного типа.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами, а также для регулирования очередности захода на посадку органом ОВД может применяться регулирование поступательных приборных скоростей воздушных судов.

Экипаж ВС информирует диспетчера, если он не в состоянии выполнить указания относительно скорости.

Посадка ВС выполняется по разрешению диспетчерского пункта «Вышка». Экипаж ВС до пролета ВПП, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП, получает разрешение на посадку от диспетчерского пункта «Вышка».

Право принятия решения о выполнении посадки остается за командиром воздушного судна с возложением на него ответственности за исход посадки.

В случаях отклонения ВС от традиционных стандартных маршрутов прибытия по приборам (STAR) диспетчер ОВД осуществляет векторение ВС для его возврата на установленный маршрут.

Общая информация по процедурам CDO (заход на посадку с непрерывным снижением)

1. В целях экономии топлива, снижения уровня шума и выбросов в атмосферу во время процедур вылета и прибытия применяются процедуры CDO.
2. Заход на посадку с непрерывным снижением (CDO) - это операция, которая обеспечивается структурой воздушного пространства, дизайном летных процедур, координацией органов обслуживания воздушного движения, при которой прибывающий самолет непрерывно снижается в максимально возможной степени с использованием минимальной тяги двигателя, предпочтительно в конфигурации с малым лобовым сопротивлением, до точки FAP.
3. CDO может выполняться только с конечным этапом захода на посадку по ILS.
4. CDO должно выполняться исключительно под радиолокационным наблюдением.
5. Вертикальный профиль CDO принимает форму непрерывно нисходящей траектории, с минимумом горизонтальных полетных сегментов, необходимых только для замедления и настройки конфигурации воздушного судна до конечного этапа захода на посадку по ILS.
6. CDO доступны для всех пользователей, которые соответствуют навигационной спецификации ICAO RNAV 1 GNSS.
7. Орган обслуживания воздушного движения может в любое время отменить выполнение процедуры CDO в связи с воздушной обстановкой. В этом случае альтернативные инструкции будут выданы пилоту.
8. Процедуры и фразеология радиотелефонной связи содержатся в разделе AD 2 для аэродромов, где были внедрены процедуры CDO.

3. ВЫЛЕТ

После предполетной подготовки и получения диспетчерского разрешения на полет экипаж воздушного судна принимает решение о возможности выполнения взлета с аэродрома и несет за принятое решение полную ответственность.

Первоначальное разрешение органа ОВД на выполнение полетов по маршруту (в районе аэродрома) по ПВП и ППП дает аэродромный диспетчерский пункт аэродрома вылета (АДП). Границей действия такого разрешения, как правило, является аэродром назначения.

Подробные указания относительно набора высоты, разворотов и условий выхода на маршрут следования даются перед взлетом.

Запуск двигателей и руление командир воздушного судна производит только с разрешения соответствующего органа ОВД.

Руление по площади маневрирования аэродрома осуществляется согласно схеме руления или по указанию органа ОВД. Командир воздушного судна несет ответственность за соблюдение норм, установленных для руления данного типа воздушного судна.

Командир воздушного судна обязан при рулении осматривать впереди лежащее пространство и принимать меры для предупреждения столкновений с воздушными судами, автомашинами и другими препятствиями. Экипаж воздушного судна может рулить по ВПП или пересекать ее только с разрешения соответствующего органа ОВД.

Выруливание с предварительного старта на исполнительный старт и взлет осуществляется только с разрешения диспетчера диспетчерского пункта "Вышка".

Экипаж воздушного судна обязан произвести взлет не позже 1 мин. после получения разрешения органа ОВД. В том случае, если взлет не был осуществлен в указанное выше время, необходимо запросить новое разрешение.

Взлет и набор высоты выполняется в соответствии с указаниями соответствующего органа ОВД. Экипаж ВС выдерживает разрешенный стандартный маршрут вылета по приборам (SID) или траекторию, задаваемую органом ОВД. На аэродромах РК применяются традиционные стандартные маршруты вылета по приборам. Кроме этого, на аэродроме Астана применяются стандартные маршруты вылета зональной навигации (SID RNAV 1).

При вылете пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборным скоростям полета, указанным в схемах вылета, за исключением тех случаев, когда органом ОВД даны другие указания.

4. ДРУГАЯ СОПУТСТВУЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ

После входа в узловой диспетчерский район, экипаж обязан доложить:

- a. о выбранной системе захода на посадку или выполнении визуального захода;
- b. о принятии информации ATIS или погоды, передаваемой по каналу метеовещания.

В случае если назначенная ВС схема прибытия или вылета RNAV не может быть принята экипажем ВС из-за оборудования RNAV, обстоятельств, связанных с его эксплуатационным использованием или по другой причине, экипаж ВС немедленно сообщает об этом органу ОВД. В этом случае орган ОВД обеспечивает радиолокационное наведение.

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

- ВС направляется по маршрутам ОВД, определяемым средствами VOR/DME; или
- при отсутствии таких маршрутов ВС направляются по маршрутам с помощью обычных навигационных средств; или
- ВС обеспечивается векторением (радиолокационным наведением) до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью своих собственных средств.

При необходимости, в случае высокой интенсивности полетов, прибывающим воздушным судам могут даваться указания о выполнении полета с определенными курсами или полета в зоне ожидания.

Применяемые в Республике Казахстан процедуры обслуживания воздушным движением предусматривают необходимость установления связи с диспетчерским пунктом "Круг", "Вышка" или "Подход" на высоте 200 м. Если на высоте 200 м связь с последующим диспетчерским пунктом не установлена, экипаж продолжает набор высоты круга или последнего, разрешенного диспетчером эшелона (высоты) полета, и одновременно устанавливает связь с одним из диспетчерских пунктов "Круг", "Вышка" или "Подход".

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK