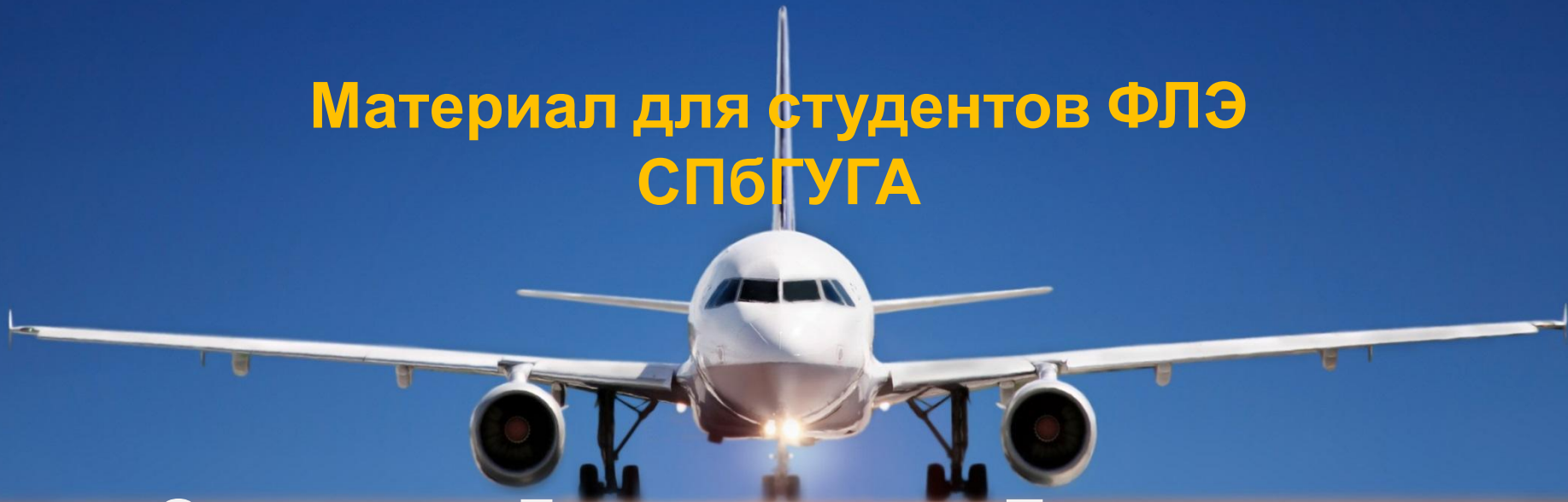


**Аэродромное Диспетчерское
Обслуживание
(Диспетчерский пункт “Вышка”)**

**Материал для студентов ФЛЭ
СПбГУГА**



**Отделение Диспетчерских Тренажеров,
Тренажер Навигатор-III**



**Тренажерный
Центр СПб ГУГА**



Виды диспетчерского обслуживания:
РДО (РЦ, МДП) ДОП (ДПП) АДО



2.4. Задачами обслуживания воздушного движения в зависимости от вида обслуживания являются:

А

предотвращение столкновений между воздушными судами;

Б

предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;

В

ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

Г

предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

Д)

уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

Аэродромное Диспетчерское Обслуживание осуществляется на а/д и вблизи а/д в границах диспетчерской зоны.

АДО в зависимости от интенсивности или сложности ВД осуществляется, как правило, с диспетчерских пунктов ДПР, «Вышка» (СДП, ВСДП, ПДП) и ДПК для ОВД:

- по аэродромному кругу полетов**
- на предпосадочной прямой и/или ВПП**
- на площади маневрирования, искл. ВПП**

“Высота принятия решения” - высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки (далее именуется - ВПР);

**“Аэродром” - участок земли
или поверхности воды с
расположенными на нем
зданиями, сооружениями и
оборудованием,
предназначенный для
взлета, посадки, руления и
стоянки воздушных судов**

**(ст.40 Воздушного Кодекса
Российской Федерации);**

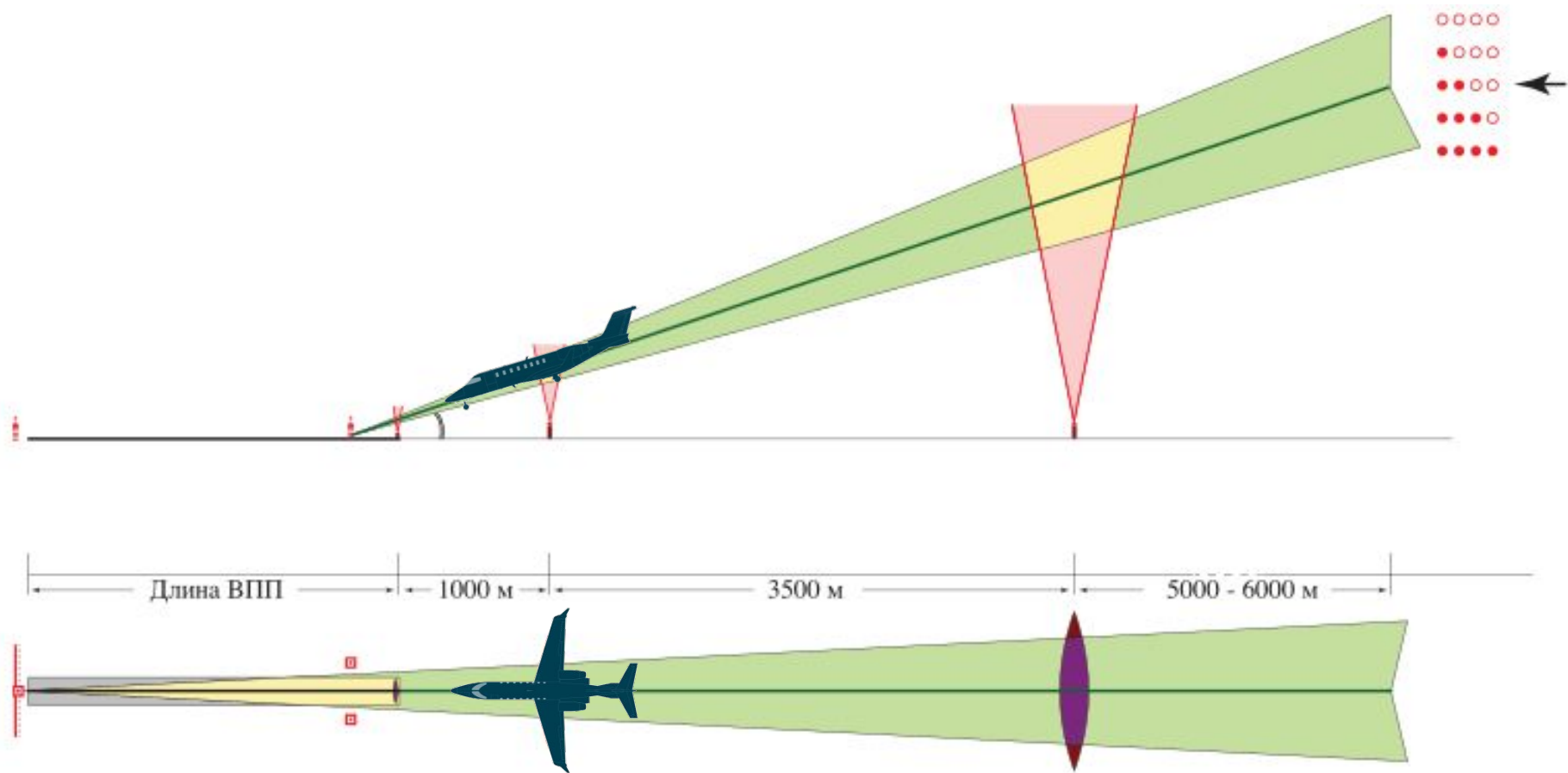


**“Взлетно-посадочная
полоса” - часть аэродрома,
предназначенная для
разбега при взлете и пробега
после посадки воздушных
судов (далее именуется -
ВПП);**

“Видимость на ВПП” (дальность видимости на ВПП)” - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры. За видимость на ВПП ночью принимается видимость световых ориентиров;

**“Видимость
метеорологическая” -
горизонтальная видимость,
определяемая
метеорологической службой с
помощью технических средств
или визуально по ориентирам
видимости;**

“Высота нижней границы облаков” - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;



“Глиссада” – профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе ЗНП

Радиомаячные системы посадки



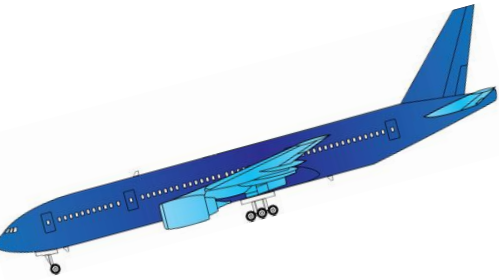
Глиссадный
радиомаяк
системы
СП-80



Курсовой радиомаяк
системы посадки СП-200



Лазерная система посадки



“Конечный этап захода на посадку” – та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке.

**«Давление аэродрома,
приведенное к среднему уровню
моря по стандартной атмосфере»
(QNH) – атмосферное давление, при
установке которого на шкале
давления барометрического
высотомера высота аэродрома
совпадает с его абсолютной
высотой;**

**«Давление на аэродроме»
(QFE) - атмосферное
давление на уровне рабочего
порога ВПП;**



**“Давление атмосферное
стандартное ” (QNE) -
установленное значение давления
1013,25 гектопаскаля (760 мм
ртутного столба или 1013,25 мбар);**

**“Заход на посадку по приборам” –
этап полета, на котором
выполняется процедура ЗНП по
приборам, выполняемая по
установленной схеме, с
использованием радиотехнических
средств наведения**

**“Предпосадочная прямая” -
установленная траектория
движения воздушных судов
на заключительном этапе
схемы захода на посадку
после выхода на
посадочный курс и до точки
приземления.**



**“Прерванный заход на посадку”
(уход на второй круг) –
установленный порядок
маневрирования ВС при ЗНП,
выполняемый ЭВС при отсутствии
возможности произвести посадку**

“Стандартный маршрут вылета по приборам” - установленный маршрут вылета по ППП, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту ОВД

“Стандартный маршрут прилета по приборам” - установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий основную точку обычно на маршруте ОВД с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме ЗНП по приборам



“Схема точного захода на посадку (РА)” - схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку

3.6.4. В процессе подготовки к дежурству на инструктаже до диспетчерского состава соответствующими специалистами доводятся:

- необходимая метеорологическая информация;**
- информация об орнитологической обстановке на своем аэродроме (при наличии);**
- информация о готовности и использовании средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;**
- информация о состоянии аэродрома и проводимых на нем работах (состояние летной полосы, маршрутов руления и их пригодности к эксплуатации);**

- информация по имеющимся ограничениям и запретам;
- информация о наличии литерных рейсов;
- указания (распоряжения) по обслуживанию воздушного движения;
- информация об особенностях обслуживания воздушного движения на период дежурства.

3.6.5. Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер получает от сдающего диспетчера и уясняет всю необходимую информацию о воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановке, информацию о работе радиотехнических средств обеспечения полетов, наличии режимов, ограничений, запретов, литерных рейсов, другую необходимую информацию об особенностях работы по обслуживанию воздушного движения на момент заступления и при необходимости проверяет наличие и работоспособность оборудования.

**3.6.6. В период сдачи-приема дежурства радиосвязь с экипажами воздушных судов осуществляет диспетчер, сдающий дежурство, до момента записи на магнитофон доклада заступающего диспетчера о приеме дежурства:
"Диспетчер (фамилия) дежурство принял".**

3.8. Минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе основываются на разбивке типов воздушных судов на три категории в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой:
тяжелые - воздушные суда массой 136 000 кг или более;

средние - воздушные суда массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг;

легкие - воздушные суда массой 7000 кг или менее.

5.2.6. При аэродромном диспетчерском обслуживании орган ОВД должен:

- а) обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете и посадке;
- б) вести визуальное наблюдение за воздушными судами в пределах видимости и в случае обнаружения внешних признаков неисправности немедленно информировать об этом экипаж воздушного судна; санкционированное занятие летной полосы и площади маневрирования;
- г) знать фактическую погоду на аэродроме;
- д) информировать о пригодности летной полосы, работоспособности средств посадки, навигации, связи, светотехнического оборудования.

5.2.11. При взлете воздушных судов применяется, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами "в" и "г" пункта 5.2.8 настоящих Правил, следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

а) между легким или средним воздушным судном, взлетающим вслед за тяжелым воздушным судном, или легким воздушным судном, взлетающим вслед за средним воздушным судном, - 2 минуты;

б) для легких или средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами, или легких воздушных судов, взлетающих за средними воздушными судами, - 3 минуты в случае их взлета: со средней части одной и той же ВПП или со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осями одной от другой.

5.3. В диспетчерских разрешениях на вылет воздушного судна содержится рабочая ВПП, порядок маневрирования после взлета, первоначально разрешенный эшелон (высота) и любой другой необходимый маневр, согласующийся с соображениями безопасного производства полетов воздушных судов.



5.3.1. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты вылета, воздушным судам выдается разрешение выдерживать соответствующие стандартные маршруты вылета.

5.3.19. Орган ОВД заблаговременно сообщает экипажу условия взлета, номер стандартного маршрута вылета, порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты в случае его применения. При наличии АТИС условия взлета, порядок выполнения выхода не указываются.

Возможные изменения условий ранее выданных условий незамедлительно доводятся до экипажей воздушных судов.

5.3.20. Орган ОВД дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выруливание и взлет без остановки на исполнительном старте) с учетом оценки воздушной обстановки.

5.3.21. Перед взлетом на борт воздушного судна сообщается информация о изменении метеорологических условий:

направления или скорости приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП или температуры воздуха (для воздушных судов с газотурбинными двигателями), а также наличия грозы или кучево-дождевой облачности, умеренной или сильной турбулентности, сдвига ветра, града, умеренного или сильного обледенения, линии сильных шквалов, переохлажденных осадков, сильных горных волн, песчаных или пыльных бурь, общей метели, торнадо или смерча в зоне аэродрома (аэроузла), за исключением тех случаев, когда известно, что это воздушное судно уже получило такую информацию.

5.3.22. Разрешение на выполнение взлета не от начала ВПП выдается при условии, если это предусмотрено документами аэронавигационной информации и экипаж воздушного судна доложил о готовности к взлету не от начала ВПП.

5.3.24. Разрешение органа ОВД на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:

- а) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;**
- б) препятствия на летной полосе отсутствуют;**
- в) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов, фактической погоде, если она отличается от информации АТИС или погоды, вещаемой по МВ-каналу, а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;**
- г) экипажу воздушного судна разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом**

5.3.27. Разрешение на взлет может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент выполнения взлета этим воздушным судном будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 5.3.26 настоящих Правил или предписываемое пунктами 5.11 - 5.11.6 настоящих Правил. Разрешение на взлет выдается, когда воздушное судно готово выполнить взлет и находится на ВПП вылета или приближается к ней и условия движения позволяют выполнить взлет. Разрешение на взлет включает обозначение ВПП для вылетающих воздушных судов.

5.3.31. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое воздушное судно уходит на второй круг и т.д.) орган ОВД передает указание об ожидании диспетчерского разрешения.

5.3.32. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему воздушному судну разрешается, если между ним и заходящим на посадку воздушным судном обеспечивается безопасный интервал, рассчитанный для данного аэродрома.



5.4.14. Разрешение на посадку может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения воздушным судном порога ВПП будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 5.4.13 настоящих Правил или предписываемое в соответствии с пунктами 5.11 - 5.11.6 настоящих Правил, при условии, что разрешение на посадку не выдается до тех пор, пока предшествующее воздушное судно, выполняющее посадку, не пересечет порога ВПП. Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку включает обозначение ВПП для посадки.

5.9. В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на взлет или посадку устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, предпринимаются следующие надлежащие действия:

а) аннулируется разрешение на взлет вылетающего воздушного судна;

б) дается указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг;

в) во всех случаях воздушное судно информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

«Конечный этап захода на посадку» - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки:

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

2.1.1. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, четкой дикцией, исключением слов-паразитов и звуков запинания. Допускается использование слов приветствия и благодарности

2.1.3. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (АТИС) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал), экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете при первой связи с диспетчерским пунктом аэродрома, при прилете - при первой связи с органом диспетчерского обслуживания подхода аэродрома прилета (первым сектором органа подхода при прохождении нескольких секторов).

Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер запрашивает подтверждение прослушивания информации АТИС или погоды по МВ-каналу.

2.1.5. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов и наземными абонентами в соответствующей зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта устанавливается диспетчером данного диспетчерского пункта (сектора).

2.3. При ведении радиообмена на русском языке при передаче цифровых значений используется простой разговорный язык. Для исключения ошибок в восприятии эшелона полета и курса следования (курса при векторении, магнитного курса посадки), при ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полета менее 100 первый ноль не произносится, при передаче числового значения курса менее 100 градусов первый ноль произносится обязательно.

2.7. Для ведения радиосвязи с диспетчерами диспетчерских пунктов органов ОВД экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

а) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса

(например: АЭРОФЛОТ-325);

б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: 86535);

в) пятибуквенный позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: G-ABCD);

г) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна (например: Цессна F-KYRS);

при телеграфной связи - пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на бортовые радиостанции, используемые на воздушных судах.

2.10.5. Диспетчеры не должны вызывать экипаж воздушного судна от начала взлета до набора высоты 200 метров или заданной высоты после разрешения взлета, а при заходе на посадку не должны вызывать экипаж воздушного судна при нахождении воздушного судна на предпосадочной прямой на высоте менее 200 м над превышением порога ВПП и при выполнении начальной стадии пробега, за исключением случаев разрешения или запрещения посадки, выдачи команд по выдерживанию траектории полета при заходе на посадку по посадочному радиолокатору и информирования экипажа воздушного судна об угрозе безопасности его полета.

2.13. Экипаж воздушного судна при получении диспетчерских указаний обязан повторить сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (или задания на полет).

2.13.1. При любых обстоятельствах повторяются:

а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полета;

б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлета с ВПП, движения по ВПП;

в) рабочее направление ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, указания относительно курса и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелоны перехода;

г) указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

**2.13.3. Если экипаж
воздушного судна повторил
разрешение или указание
неправильно, то диспетчер
передает слово "ошибка" ("не
правильно"), за которым
следует содержание
правильного разрешения или
указания.**

2.14. Когда при передаче допускается ошибка, произносится фраза "поправка", затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

Аэродром

«Ладога»

На аэродроме «Ладога» имеется две параллельные взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием (ИВПП). Обе ИВПП позволяют производить взлет, посадку и руление ВС всех типов;

ИВПП 10правая/28левая (ИВПП-1).

ИВПП-1 имеет размер 3500х80м, класса “А”, армобетонная, с асфальтовым покрытием, толщина покрытия с основанием - 96 см;

Взлет производится с отметки 100 м от порогов ИВПП-1.

Располагаемая дистанция разбега (РДР):

ИВПП 10 правая – 3400м;

ИВПП 28 левая – 3400м;

Взлет может производиться с отметки 50 м от РД А1 при МКвзл 099° и от отметки 50м от РД А6 при МКвзл 279°, а также с отметки 50м от РД А4 при использовании обоих курсов взлета.

Взлёт не от начала ИВПП может производиться только по запросу экипажа ВС и взлётная масса эксплуатируемого ВС менее 136 т.

Располагаемая дистанция разбега (РДР):

от РД Alfa-1 – 3050 м;

от РД Alfa-6 – 3150 м;

от РД Alfa-4 - 1650 м;

Летная полоса-1 (ЛП-1) включает оборудованную ИВПП-1 и простирается за концом ИВПП 10пр/28лев на 200 метров. ЛП-1 простирается в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП на всем протяжении ЛП-1 на 100 метров.

Часть ЛП-1, расположенная по обе стороны от оси ВПП подготовлена и спланирована на расстояние 80 метров в каждую сторону таким образом, что сведен к минимуму риск повреждения ВС при приземлении с недолетом или выкатывании за пределы ВПП.

Часть ЛП-1 расположенная перед порогами ВПП, укреплена на всю ширину ВПП на расстояние 85метров, в целях предотвращения эрозии и защиты приземляющихся ВС от удара о торец.

Воздушное пространство района аэродрома Ладога является контролируемым и соответствует воздушному пространству класса “С” в классификации ICAO.

Класс С означает: в данном воздушном пространстве разрешаются полёты по ППП и ПВП; все ВС подлежат диспетчерскому обслуживанию и ВС, выполняющие полёты по ППП, эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полёты по ППП и ПВП.

ВС, выполняющие полёты по ПВП, эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полёты по ППП и получают информацию о движении в отношении других ВС, выполняющих полёты по ПВП.

ВС производят взлет, как правило, от начала ИВПП1, ИВПП2. Взлет не от начала ВПП ВС категорий: “тяжёлые” и “супер тяжёлые” в любом случае запрещён.

В любом случае при взлете не от начала ИВПП расчетные величины “располагаемая длина разбега (РДР)”, “располагаемая дистанция взлета (РДВ)”, и “Располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ)” должны быть не меньше фактических величин РДР, РДВ и РДПВ от предполагаемого места взлета.

На аэродроме Ладога разрешается выполнять взлет без остановки на исполнительном старте. О готовности к взлету без остановки на исполнительном старте экипаж должен доложить диспетчеру СДП “Ладога-Вышка” на предварительном старте.

При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте взлет должен быть произведен не позже, чем через 1 мин после получения разрешения.

Взлет и набор высоты осуществляется:

- по установленным стандартным траекториям выхода из района аэродрома (SID);**
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля по траекториям, задаваемым органом ОВД (методом радиолокационного векторения).**

Если от органа ОВД не получено иных указаний, это означает, что ВС разрешен первоначальный набор высоты 2000 футов, при этом после пересечения высоты 750 футов экипаж обязан выйти на связь с диспетчером ДПК “Ладога-Круг” на частоте 120,6 МГц.

Заход на посадку и

В целях регулирования интервалов между ВС органу ОВД разрешается задавать экипажу ВС режимы поступательных и вертикальных скоростей.

Во всех случаях регулирование скоростей должно быть закончено до удаления 7 км от ИВПП посадки.

Применяются следующие команды для предписания выдерживания поступательных скоростей:

- «Максимальная скорость» - экипаж ВС выдерживает максимально разрешенную РЛЭ приборную скорость;**
- «Минимальная скорость» - экипаж ВС выдерживает минимально разрешенную РЛЭ приборную скорость без выпуска механизации и шасси;**
- «Минимальная скорость захода (скорость захода на посадку)» - экипаж ВС продолжает заход с выпуском шасси и механизации крыла в промежуточное положение;**

- указанием конкретной скорости кратной 10 уз/ам

Скорости ВС

Минимальная скорость
ЗНП

Минимальная скорость ЗНП
с выпущенной механизацией
крыла и шасси (ВЫШКА,
КРУГ) **“Minimum Approach
Speed”**

Минимальная скорость
“чистого крыла”

Минимальная скорость
ЗНП без выпуска
механизации и шасси
(ПОДХОД, КРУГ)
“Minimum Clean Speed”

Скорости ВС

Впр
скорость
приборная

Вист
скорость
воздушная

Виды ЗНП на аэродроме “Ладога”

**точный
ЗНП**

неточный ЗНП

**визуальный
заход**

**ILS
(КГС)**

**ОСП; DVOR/DME
только ИВПП-2**

**Только днем
и
в сумерках**

**КРМ-курсовой маяк
ГРМ-глиссадный маяк
2 МРМ (ДМРМ и БМРМ)
совмещенные с
Дальней и Ближней
ПРС**

**ОСП: БПРС,
ДПРС**

| FAP – final approach point | т. ЗНП | | Конечная точка схемы ЗНП |
|-----------------------------------|----------------------------|--|---------------------------------|
| FAF – final approach fix | н. ЗНП | | |
| FAP (FAF) 28R | 13 км от торца ИВПП | | D = 14 км |
| FAP (FAF) 28L | 13 км от торца ИВПП | | D = 14 км |
| FAP (FAF) 10R | 13 км от торца ИВПП | | D = 15 км |
| FAP (FAF) 10L | 13 км от торца ИВПП | | D = 15 км |

Прерванный заход на посадку (Уход на 2ой круг)

В случае ухода на 2ой круг при заходе на ВПП 28пр выдерживается посадочный курс с учетом поправки на известный ветер до прохождения г.т. LL010 (D6,8) и набором высоты 3000 футов с градиентом набора не менее 3,3%, после чего выполняется левый разворот на МПУ=210° и выходом на ОПРС Заполье с набором FL90 и ниже. Далее повторный заход выполняется по указанию органа ОВД.

Прерванный заход на посадку (Уход на 2ой круг)

В случае ухода на 2ой круг при заходе на ВПП 28лев выдерживается посадочный курс с учетом поправки на известный ветер до прохождения г.т. LL020 (D6,8) и набором высоты 3000 футов с градиентом набора не менее 3,3%, после чего выполняется левый разворот на МПУ=210° и выходом на ОПРС Заполье с набором FL90 и ниже. Далее повторный заход выполняется по указанию органа ОВД.

Прерванный заход на посадку (Уход на 2ой круг)

В случае ухода на 2ой круг при заходе на ВПП 10пр выдерживается посадочный курс с учетом поправки на известный ветер до прохождения г.т. LL030 (D5,9) и набором высоты 3000 футов с градиентом набора не менее 3,3%, после чего выполняется правый разворот на МПУ=108° и выходом на ОПРС Малукса с набором FL90 и ниже. Далее повторный заход выполняется по указанию органа ОВД.

Прерванный заход на посадку (Уход на 2ой круг)

В случае ухода на 2ой круг при заходе на ВПП 10лев выдерживается посадочный курс с учетом поправки на известный ветер до прохождения г.т. LL040 (D5,7) и набором высоты 3000 футов с градиентом набора не менее 3,3%, после чего выполняется правый разворот на МПУ=108° и выходом на ОПРС Малукса с набором FL90 и ниже. Далее повторный заход выполняется по указанию органа ОВД.

Зона ответственности ДП “Вышка”

Зона ответственности ДП “Вышка” - часть площади маневрирования, включающая ЛП-1, ЛП-2 и межполосье между ними, воздушные полосы подхода на каждую из лётных полос, включающие промежуточный и конечный участки захода на посадку по приборам, а также воздушное пространство R=9км от КТА а/д Ладога и ВП, находящееся между воздушных полос подхода, в вертикальной плоскости: от земли до высоты 2000 футов включительно.

Рубежи приема/передачи ответственности за ОВД устанавливаются на границах соответствующих зон ответственности:

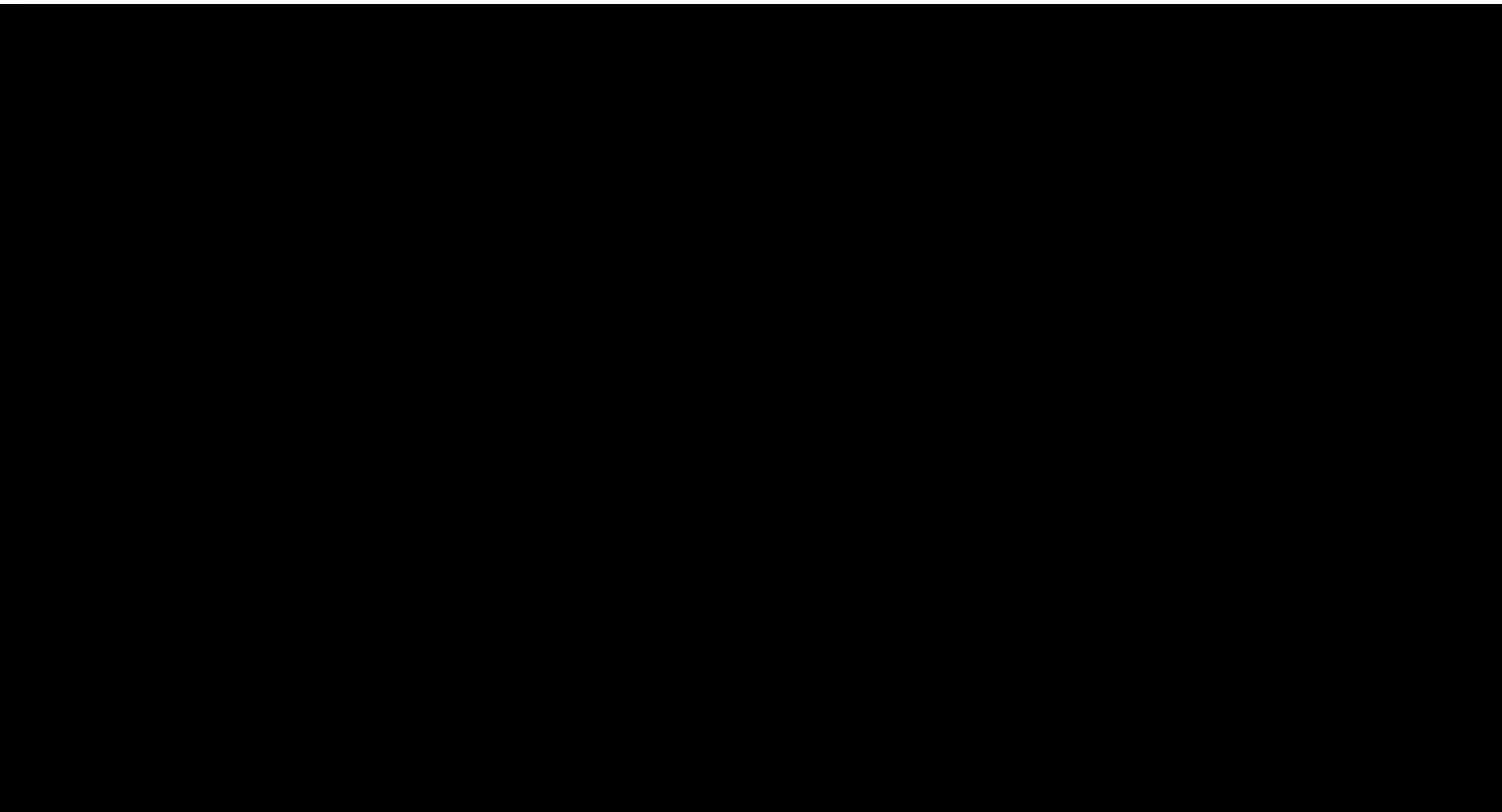


между ДПР и ДП “Вышка” – линия предварительного старта, момент освобождения ВПП воздушным судном



между ДП “Вышка” и ДПК - высота 2000 футов (2000 футов принадлежит ДП “Вышка”)

Обеспечение интервалов, необходимых для выполнения последовательных посадок ВС, выполняющих полет по ППП, возлагается полностью на диспетчерские пункты ДПК и ДП “Вышка” независимо от типа захода на посадку. При этом диспетчеры при необходимости информируют экипажи ВС о величине интервала, используя данные радиолокатора. При любых прочих условиях диспетчером должен быть обеспечен интервал между ВС, заходящих на посадку с таким расчётом, чтобы на конечном этапе захода на посадку обеспечивался интервал между ВС 5 км, а в категории “Н” (“тяжёлый”) 10 км. “Вышка” гарантирует взлёт и посадку ВС при достоверной информации о том, что ЛП свободна.



**Спасибо за
просмотр!!!**



