

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА Республики Узбекистан  
«Обслуживание воздушного движения в гражданской авиации»  
(АП РУз-71)**

Настоящие Правила в соответствии с Воздушным кодексом Республики Узбекистан определяют порядок обслуживания воздушного движения в гражданской авиации.

**I. Общие положения § 1. Основные**

**сокращения и понятия**

1. В настоящих Правилах применяются следующие сокращения:

АТИС - служба автоматической передачи информации в районе аэродрома;

ПВП - правила визуальных полетов;

ОВЧ - очень высокие частоты;

ИКАО - международная организация гражданской авиации;

РПИ - район полётной информации;

ВПП - взлётно-посадочная полоса;

ППП - правила полетов по приборам;

ЦУАН - Центр «Узаэронавигация»;

ВС - воздушное судно;

УВД - управление воздушным движением;

ОВД - обслуживание воздушного движения.

2. В настоящих Правилах применяются следующие основные понятия: **диспетчерский пункт**

**аэродрома** - орган, предназначенный для обеспечения

диспетчерского обслуживания аэродромного движения;

**служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС)** -

автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов;

**диспетчерское разрешение** - разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания;

**контролируемое воздушное пространство** - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов;

**контролируемый аэродром** - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

**контролируемый полет** - любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения;

**центр полетной информации** - орган, предназначенный для обеспечения полетноинформационного обслуживания и аварийного оповещения;

**районный диспетчерский центр** - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией;

**районное диспетчерское обслуживание** - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах;

**служба организации потоков воздушного движения** - служба, создаваемая с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности УВД и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим полномочным органом ОВД;

**управление воздушным движением** - обслуживание, предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами, а также воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, ускорения и регулирования воздушного движения;

**диспетчерское обслуживание подхода** - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов;

## **§ 2. Полномочный орган по ОВД**

3. Полномочным органом по обеспечению ОВД в гражданской авиации Республики Узбекистан является Центр «Узаэронавигация».

4. ЦУАН разрабатывает по согласованию с Агентством гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (далее - Агентство «Узавиация») руководство по организации воздушного движения в воздушном пространстве Республики Узбекистан, типовые технологии работы диспетчеров управления воздушным движением, положение

о профессиональной подготовке специалистов службы ОВД, программы первоначальной подготовки, переподготовки специалистов службы ОВД утверждаемые Госавинадзором, методы, процедуры и нормативы пропускной способности системы ОВД, в том числе численность персонала, необходимого для обеспечения надлежащего функционирования системы ОВД.

41. ЦУАН разрабатывает и осуществляет политику и процедуры в области принципов учета человеческого фактора.

42. В целях управления факторами риска по обеспечению безопасности полетов, которые возникают в результате бессонницы, длительного бодрствования, фазы суточного ритма и/или рабочей нагрузки диспетчерам, ЦУАН разрабатывает графики работы диспетчеров, непосредственно осуществляющих управление (обслуживание) воздушным движением.

5. Для координации обслуживания воздушного движения между смежными органами ОВД с сопредельными государствами, ЦУАН заключает Соглашения о процедурах взаимодействия, дополняемые Приложениями по вопросам оперативного взаимодействия в формате, стандартов и рекомендаций ИКАО.

6. Вся необходимая информация для пользователей воздушного пространства Республики Узбекистан по ОВД публикуется в сборнике аэронавигационной информации Республики Узбекистан.

### **§ 3. Задачи ОВД**

7. Задачами обслуживания воздушного движения являются:

предотвращение столкновений между воздушными судами в контролируемом воздушном пространстве;

предотвращение столкновений между ВС находящихся на площади маневрирования и с препятствиями на этой площади;

ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

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

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

#### **§ 4. Виды ОВД**

8. Обслуживание воздушного движения состоит из:  
диспетчерского обслуживания воздушного движения;  
полетно-информационного обслуживания;  
службы аварийного оповещения.

9. Диспетчерское обслуживание воздушного движения предназначено для решения задач, указанных в во втором, третьем и четвертом абзацах пункта 7 настоящих Правил, и подразделяется на следующие части:

районное диспетчерское обслуживание;  
диспетчерское обслуживание подхода;  
аэродромное диспетчерское.

10. Полетно-информационное обслуживание предназначено для предоставления консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

11. Служба аварийного оповещения, предназначена для уведомления соответствующих организаций о ВС, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказании таким организациям необходимого содействия.

#### **§ 5. Определение потребности в виде ОВД**

12. Потребность в виде обслуживания воздушного движения определяется с учётом типов воздушного движения, интенсивности воздушного движения других факторов.

#### **§ 6. Определение частей воздушного пространства и контролируемых аэродромов, где обеспечивается ОВД**

13. В зависимости от видов ОВД воздушное пространство и аэродромы подразделяются на:  
районы полетной информации;  
диспетчерские районы и диспетчерские зоны. Если диспетчерский район или диспетчерская зона определяются в пределах района полетной информации, они являются составной частью этого района полетной информации; контролируемые аэродромы.

#### **§ 7. Классификация воздушного пространства**

14. Воздушное пространство Республики Узбекистан классифицируется следующим образом:

Класс А. Разрешаются полеты только по ППП, все ВС обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

Класс В. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, все ВС обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

Класс С. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, все ВС обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, и ВС, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полеты по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно ВС, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении других ВС, выполняющих полеты по ПВП.

Класс ^ . Разрешаются полеты по ППП и ПВП, все ВС обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, ВС выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других ВС выполняющих полеты по ППП и получают информацию о движении в отношении ВС, выполняющих полеты по ПВП, ВС выполняющие полеты по ПВП, получают информацию о движении в отношении всех других ВС.

Класс Е. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, ВС выполняющие полеты по ППП обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются относительно других ВС выполняющих полеты по ППП. Все ВС получают, по мере возможности, информацию о движении. Класс Е не используется в контролируемых зонах.

Класс Р. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, всем ВС выполняющим полеты по ППП предоставляется консультативное обслуживание воздушного движения и по запросу всем ВС предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Класс О. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, и по запросу предоставляется полетно-информационное обслуживание.

15. Требования, предъявляемые к полетам в пределах воздушного пространства каждого класса, соответствуют требованиям приложения 1 к настоящим Правилам.

16. ЦУАН выбирает такие классы воздушного пространства, которые отвечают его потребностям.

#### **§ 8. Создание и определение органов, обеспечивающих ОВД**

17. Для обеспечения ОВД в воздушном пространстве создаются следующие органы:

органы ОВД для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения в пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и контролируемых аэродромов;

центры полетной информации для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации.

### **§ 9. Требования к районам полетной информации, диспетчерским районам и диспетчерским зонам**

18. Границы районов полетной информации устанавливаются, таким образом, чтобы охватывать всю территорию Республики Узбекистан подлежащую обслуживанию воздушного движения.

19. Нижняя граница диспетчерского района, как правило, соответствует нижнему безопасному эшелону (высоте) данного района.

20. Верхняя граница диспетчерского района устанавливается в том случае, когда диспетчерское обслуживание воздушного движения выше этой границы не обеспечивается или выше расположен район полетной информации.

21. Диспетчерская зона является частью контролируемого воздушного пространства и предназначена для предоставления аэродромного диспетчерского обслуживания и устанавливается, как правило, от уровня земной поверхности до нижней границы диспетчерского района.

22. Границы диспетчерской зоны в горизонтальной плоскости устанавливаются, как правило, на удалении 10 км от контрольной точки аэродрома, в направлении, откуда будут производиться заходы на посадку.

### **§ 10. Обозначение органов ОВД**

23. Районный диспетчерский центр или центр полетной информации, как правило, обозначается по названию близлежащего населенного пункта или города.

24. Диспетчерский пункт аэродрома или диспетчерский пункт подхода обозначается, как правило, по названию аэродрома, на котором он расположен.

25. Диспетчерскую зону, диспетчерский район или район полетной информации обозначают, используя название органа, осуществляющего обслуживание воздушного движения в соответствующем воздушном пространстве.

### **§ 11. Установление и обозначение маршрутов ОВД**

26. При установлении маршрутов ОВД обеспечивается защищенное воздушное пространство вдоль каждого маршрута ОВД и безопасный интервал между соседними маршрутами ОВД.

27. Маршруты ОВД (кроме стандартных маршрутов вылета и прибытия)

обозначаются индексами, согласно, приложению 2 к настоящим Правилам.

28. Стандартные маршруты вылета и прибытия, а также относящиеся к ним схемы, обозначаются, согласно, приложению 3 к настоящим Правилам.

#### **§ 12. Установление и обозначение основных точек**

29. Основные точки устанавливаются для определения маршрута ОВД или схемы захода на посадку и (или) в зависимости от потребностей органов ОВД в информации относительно хода полета ВС.

30. Основные точки обозначаются индексами, согласно, приложению 4 к настоящим Правилам.

#### **§ 13. Установление и обозначение стандартных маршрутов руления ВС**

31. При необходимости, для руления ВС между взлетно-посадочными полосами, перронами и зонами технического обслуживания ВС на аэродроме могут устанавливаться стандартные маршруты руления. Эти маршруты должны быть организованы таким образом, чтобы избежать конфликтных ситуаций при движении.

32. Стандартные маршруты руления ВС следует обозначать индексами, отличающимися от индексов, обозначающих ВПП и маршруты ОВД.

#### **§ 14. Координация действий между органом ОВД гражданской авиации и органом ОВД государственной авиации**

33. Орган ОВД гражданской авиации осуществляет взаимодействие с органом ОВД государственной авиации, ответственным за осуществление деятельности, которая может затрагивать полеты гражданских ВС.

34. Орган ОВД гражданской авиации постоянно или по запросу в соответствии с установленными процедурами обеспечивает орган ОВД государственной авиации необходимым планом полета и другими данными, относящимися к полетам гражданских ВС.

## **§ 15. Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для ВС**

35. Любая деятельность, создающая потенциальную опасность для ВС, должна быть согласована с соответствующими органами ОВД.

36. Согласование имеет целью обеспечить оптимальные условия, которые позволят избежать создания опасностей для ВС и свести к минимуму помехи нормальному производству полетов таких ВС.

37. Орган ОВД в воздушном пространстве которого создаётся потенциальная опасность для выполнения полётов ВС, несет ответственность за своевременное распространение информации, касающейся данной деятельности.

36. Если деятельность, создающая потенциальную опасность для ВС, осуществляется на регулярной основе, то создаются специальные органы для обеспечения координации всех заинтересованных сторон и данная информация публикуется в документах аэронавигационной информации.

## **§ 16. Взаимодействие между органом ОВД и службой аэронавигационной информации**

39. Для обеспечения службы аэронавигационной информации сведениями, органы ОВД предоставляют службе аэронавигационной информации необходимые сведения.

## **§ 17. Взаимодействие между органом ОВД и метеорологическим органом**

40. Обеспечение экипажей ВС метеорологической информацией при производстве полетов осуществляется органом ОВД на основании договоров с метеорологическим органом.

## **§ 18. Взаимодействие между органом ОВД и службами аэродрома, обеспечивающими полёты**

41. Для обеспечения безопасности полётов на аэродроме, орган ОВД осуществляет взаимодействие со следующими службами аэродрома, обеспечивающими полёты аэродромной, электросветотехнической, радиотехнической, орнитологической, поисковой, аварийно-спасательной.

Порядок взаимодействия между органом ОВД со службами аэродрома

обеспечивающими полеты определяются инструкциями по взаимодействию с данными



службами.

### **§ 19. Обслуживание ВС в случае возникновения аварийного положения**

42. ВС, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, должно оказываться максимальное внимание, содействие и предоставляться приоритет по сравнению с другими ВС, исходя из конкретных обстоятельств.

43. Сообщения о том, что ВС, оснащенное оборудованием приемоответчика вторичной обзорной радиолокации, находится в аварийном положении, должно осуществляться следующим образом:

незаконное вмешательство - установкой кода 7500 в режиме А;

потеря радиосвязи - установкой кода 7600 в режиме А;

возникновение аварийной обстановки или перехват ВС - установкой кода 7700 в режиме А.

44. При ведении связи между органом ОВД и экипажем ВС в случае возникновения аварийного положения следует учитывать аспекты человеческого фактора.

45. При возникновении аварийной ситуации или незаконном вмешательстве, или когда предполагается, что ВС подвергается незаконному вмешательству, орган ОВД действует в соответствии со специальной инструкцией.

46. С целью своевременного предоставления помощи экипажу ВС, органом ОВД организуется прослушивание частоты 121,5 МГц в диспетчерских районных центрах круглосуточно, а на диспетчерских пунктах аэродрома и диспетчерских пунктах подхода в часы их работы.

### **§ 20. Время при ОВД**

47. Органы ОВД в Республике Узбекистан используют всемирное координированное время, выраженное в часах и минутах, а при необходимости в секундах.

48. Органы ОВД оснащаются часами, которые показывают время в часах, минутах, секундах и хорошо видны с каждого рабочего места.

49. По запросу экипажа ВС, органы ОВД сообщают на борт ВС точное время, с точностью до ближайших 30 секунд.

## **§ 21. Обеспечение безопасности полетов при ОВД**

50. В целях обеспечения требуемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения, ЦУАН разрабатывает программу по безопасности полетов при ОВД и принимает приемлемую систему управления безопасностью полетов

51. Любое значительное изменение в системе УВД, влияющее на обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов при ОВД, может осуществляться только после того, как будет дана экспертная оценка и эта оценка продемонстрирует обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов.

## **§ 22. Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств**

52. ЦУАН разрабатывает и публикует планы мероприятий по действиям в непредвиденных обстоятельствах в случаях нарушений, или угрозы нарушения безопасности полетов при ОВД. Данные планы мероприятий разрабатываются в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств согласовываются с заинтересованными пользователями воздушного пространства.

53. Материал, касающийся разработки, опубликования и выполнения планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, содержится в приложении 5 к настоящим Правилам.

## **II. Диспетчерское обслуживание воздушного движения § 1.**

### **Применение**

54. Диспетчерским обслуживанием воздушного движения обеспечиваются:

все полеты по ППП в воздушном пространстве классов А, В, С, ^ и Е;

все полеты по ПВП в воздушном пространстве классов В, С и ^;

все специальные полеты по ПВП;

все виды аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

### **§ 2. Обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного движения**

55. Диспетчерское обслуживание воздушного движения обеспечивается следующими органами:

районное диспетчерское обслуживание - районным диспетчерским центром или органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода в диспетчерской зоне или районе ограниченных размеров;

диспетчерское обслуживание подхода - аэродромным диспетчерским или районным диспетчерским центром или диспетчерским пунктом подхода в том случае, когда необходимо создать отдельный орган;

аэродромное диспетчерское обслуживание - диспетчерским пунктом аэродрома.

56. На аэродромах, где размеры и конфигурация перрона не позволяют диспетчерскому пункту аэродрома вести наблюдение за движением на перроне, эксплуатантом аэродрома организуется дополнительный пункт управления на перроне.

### **§ 3. Организация диспетчерского обслуживания воздушного движения**

57. Организация диспетчерского обслуживания воздушного движения в Республике Узбекистан определяется «Руководством по организации воздушного движения в воздушном пространстве Республики Узбекистан» разработанным ЦУАН и утверждаемым в установленном порядке по согласованию с Агентством «Узавиация».

### **§ 4. Минимумы эшелонирования**

56. Минимумы эшелонирования в воздушном пространстве Республики Узбекистан устанавливаются в соответствии с «Положением об использовании воздушного пространства Республики Узбекистан» утвержденных постановлением Кабинета Министров от 16 апреля 2012 года № 114.

### **§ 5. Ответственность за УВД**

59. Ответственность за управление воздушным движением всех ВС, выполняющих полеты в пределах конкретной части воздушного пространства, возлагается на один диспетчерский орган. В отдельных случаях управление воздушным движением ВС может передаваться другим диспетчерским органам при условии обеспечения координации между всеми заинтересованными диспетчерскими органами.

### **§ 6. Передача ответственности за УВД**

60. Ответственность за управление ВС передается одним органом ОВД другому,

при пересечении ВС общей границы диспетчерских районов в момент времени, который был рассчитан районным диспетчерским центром, осуществляющим обслуживание этого ВС или в любой другой точке или в момент времени, которое было согласовано между этими двумя органами ОВД.

61. Ответственность за управление ВС между органом ОВД, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода (и наоборот) передается на установленных рубежах.

62. Ответственность за управление прибывающего ВС передается органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, диспетчерскому пункту аэродрома, когда это ВС:

находится в районе аэродрома и считается, что оно сможет завершить заход и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам, или оно достигло устойчивых визуальных метеорологических условий при полете по ПВП;

находится на установленном рубеже (расстоянии, эшелоне, высоте), как это предусмотрено технологией работы диспетчера УВД (инструкцией) соответствующего органа ОВД при полетах по ППП;

63. При визуальных метеорологических условиях ответственность за управление вылетающим ВС передается диспетчерским пунктом аэродрома органу, обеспечивающему диспетчерское обслуживание подхода, если ВС находится на установленном рубеже (расстоянии, эшелоне, высоте), как это предусмотрено технологией работы диспетчера УВД (инструкцией) соответствующего органа ОВД.

64. При полетах по приборам ответственность за управление вылетающим ВС передается диспетчерским пунктом аэродрома органу, обеспечивающему диспетчерское обслуживание подхода при нахождении ВС на установленном рубеже (расстоянии, эшелоне, высоте), как это предусмотрено технологией работы диспетчера УВД (инструкцией) соответствующего органа ОВД.

65. Ответственность за управление ВС передается от одного диспетчерского сектора другому диспетчерскому сектору на установленном рубеже (расстоянии, эшелоне, высоте) или в момент времени, согласованный между двумя органами, как это предусмотрено технологией работы диспетчера УВД (инструкцией) соответствующего органа ОВД.

## **§ 7. Координация передачи УВД**

66. Ответственность за управление движением ВС не передается одним органом ОВД другому, без согласия органа ОВД, принимающего ответственность за управление

движением при отсутствии информации, указанных в пункте 66 настоящих Правил.

67. Передающий орган сообщает по имеющимся каналам связи принимающему органу часть текущего плана полета и информацию, относящуюся к передаче управления воздушным движением. Диспетчерская информация включает данные о местоположении ВС, эшелоне (высоте) полета, линии пути (магнитном путевом угле), скорости ВС (при необходимости) согласно полученным данным радиолокационного наблюдения, перед передачей управления воздушным движением.

66. Принимающий орган подтверждает принятую информацию от передающего органа и выдает необходимую информацию или разрешения в отношении продолжения выполнения полёта.

### **§ 8. Диспетчерские разрешения**

69. Диспетчерское разрешение основывается на требованиях, необходимых для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения.

В диспетчерском разрешении указываются:

опознавательный индекс ВС, указанный в плане полета;

граница действия разрешения;

маршрут полета;

эшелон (высота) полета для всего маршрута или его части и при необходимости, порядок изменения эшелонов (высот);

необходимые указания и информация по другим вопросам в отношении маневрирования при заходе на посадку или вылете и времени истечения срока действия разрешения.

70. Срок действия разрешения определяется временем, после которого это разрешение будет автоматически аннулировано, если выполнение полета не началось.

### **§ 9. Повторение диспетчерских разрешений и указаний, касающихся обеспечения безопасности полетов**

71. Экипаж ВС повторяет диспетчеру УВД разрешения и указания, касающиеся обеспечения безопасности полетов, которые передаются при помощи радиосвязи.

Всегда повторяются:

диспетчерское разрешение на полет по маршруту;

разрешения и указания, касающиеся руления, посадки, взлета, ожидания перед ВПП и пересечения ВПП;

рабочая ВПП, установка шкалы барометрического высотомера, коды вторичной

радиолокации, указания по выдерживанию курса и скорости, указания по занятию высоты (эшелоны) полета (если не было другого указания), эшелон перехода, который сообщается диспетчером УВД.

72. Разрешения и указания, в том числе условные разрешения повторяются таким образом, чтобы не возникало сомнения в том, что они поняты и приняты к исполнению.

73. Диспетчер УВД должен прослушивать повторение экипажем ВС выданного диспетчерского разрешения или указания для уверенности в их правильном приеме и принимать меры по устранению любых неточностей, выявленных при повторении выданных разрешений и указаний.

#### **§ 10. Организация потоков воздушного движения**

74. Система организации потоков воздушного движения должна внедряться в частях воздушного пространства, где потребности в воздушном движении превышают или предполагается превышение заявленной пропускной способности соответствующей системы диспетчерского обслуживания воздушного движения.

75. Пропускную способность соответствующей системы диспетчерского обслуживания воздушного движения устанавливает ЦУАН. В случае превышения нормативов пропускной способности орган ОВД вводит ограничения на обслуживание воздушного движения в определенном районе и сообщает об этом органу по организации потоков воздушного движения, а также смежным органам ОВД.

Экипажи ВС, направляющиеся в район, где отмечено превышение нормативов пропускной способности, должны быть своевременно проинформированы об ожидаемых задержках или ограничениях.

76. ЦУАН разрабатывает и реализует планы мероприятий по увеличению пропускной способности систем УВД, путем улучшения технической инфраструктуры, организации воздушного пространства, подготовки персонала и комплектования кадров.

#### **§ 11. Управление движением лиц и транспортных средств на аэродромах**

77. Управление движением транспортных средств, включая буксируемые ВС на площади маневрирования аэродрома, осуществляется диспетчерским пунктом аэродрома в целях обеспечения их безопасности и безопасности для ВС, выполняющих руление, взлет или посадку.

76. Процедуры, предусмотренные, в условиях ограниченной видимости применяются при видимости на ВПП 550м, при работе аэродрома по ТТ/ТТТ категории при

этом необходимо выполнить следующее: :

количество лиц и транспортных средств, работающих на площади маневрирования аэродрома, должно быть ограничено до минимума, при выполнении точных заходов на посадку по приборам по категории II или III;

необходимо выдерживание минимального расстояния между транспортными средствами и рулящими ВС на площади маневрирования.

79. Аварийно-спасательные транспортные средства, следующие для оказания помощи ВС, терпящему бедствие, пользуются правом первоочередности перед всеми другими видами движения на площади маневрирования.

60. Транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, должны соблюдать следующие правила:

транспортные средства, буксирующие ВС, уступают дорогу ВС, производящим посадку, взлет или руление;

транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам, буксирующим ВС;

все транспортные средства, осуществляющие движение по площади маневрирования должны иметь соответствующие светосигнальное оборудование и радиотехнические средства для ведения радиосвязи с диспетчерским пунктом аэродрома.

Транспортные осуществляющие движение по площади маневрирования следуют указаниям диспетчерского пункта аэродрома, независимо от необходимости соблюдения требований первого и второго абзаца данного пункта.

61. Ответственность за предотвращение несанкционированного занятия площади маневрирования аэродрома транспортными средствами возлагается на эксплуатанта аэродрома.

## **§ 12. Радиолокационное обеспечение**

62. Радиолокационные системы (при наличии таковых) должны обеспечивать отображение связанных с безопасностью полетов оповещений и предупреждений, включая оповещение о конфликтной ситуации, упреждающую информацию о конфликтной и кодах вторичной радиолокации.

## **§ 13 Слив топлива**

63. Если воздушному судну, выполняющему полет в контролируемом воздушном пространстве, требуется слить топливо, экипаж ВС информирует об этом орган ОВД.

В этом случае определяемые действия и процедуры органов ОВД и экипажа ВС осуществляются в соответствии с требованиями стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

### **III. Полетно-информационное обслуживание § 1.**

#### **Применение**

84. Полетно-информационным обслуживанием в воздушном пространстве обеспечиваются все ВС, которые обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения и ВС о движении которых проинформированы органы ОВД.

85. Полетно-информационное обслуживание не снимает с командира воздушного судна ответственности за принятие окончательного решения относительно изменения плана полета.

86. Когда органы ОВД обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание воздушного движения, предоставление диспетчерского обслуживания осуществляется на первоочередной основе по отношению к предоставлению полетно-информационного обслуживания во всех случаях, когда этого требует предоставление диспетчерского обслуживания воздушного движения.

#### **§ 2. Область применения полетно-информационного обслуживания**

87. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление следующей информации:

- информации 8ЮМЕТ;
- о наличии облаков вулканического пепла;
- о наличии выброса в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;
- об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;
- об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродромов, когда они покрыты снегом, льдом или слоем воды;
- о наличии беспилотных неуправляемых аэростатов;
- о фактических или прогнозируемых метеорологических условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;
- о наличии угрозы столкновения для ВС, выполняющих полет в воздушном



пространстве разных классов;

о метеорологических условиях по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым;

при полетах в малоориентирных районах по запросу экипажа ВС предоставляется информация, необходимая для выполнения полета и расчетов навигационных данных;

любой другой информации, которая может повлиять на безопасность полетов.

66. Орган ОВД при обеспечении полётно-информационного обслуживания несет ответственность за:

своевременность передаваемой экипажам ВС информации о воздушной и метеорологической обстановке, состоянии аэронавигационных средств;

своевременность передачи изменений о состоянии аэродрома назначения и запасных, а также сведений, которые могут повлиять на безопасность полета.

### **§ 3. Радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании**

69. Метеорологическая и оперативная информация (при наличии) о навигационных средствах и аэродромах, включаемая в полетно-информационное обслуживание, предоставляется в объединенном виде.

90. В случае, когда полетно-информационное обслуживание обеспечивается радиовещательными передачами, они должны состоять из сообщений, содержащих объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах по различным этапам полета. Эти радиовещательные передачи должны быть трех основных типов, это высокие частоты (ВЧ), очень высокие частоты (ОВЧ) и передачи АТИС.

### **§ 4. Радиовещательные передачи службы речевой автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС)**

91. Радиовещательная передача АТИС в районе аэродрома обеспечивается на тех аэродромах, где требуется снизить нагрузку на ОВЧ - каналы двусторонней связи обслуживания воздушного движения «воздух - земля».

92. Для радиовещательной передачи АТИС используется, по возможности, дискретная частота ОВЧ-диапазона.

93. Передачи АТИС с применением речевых радиовещательных передач ведутся непрерывно и с повторением.

94. Информация, содержащаяся в текущей радиовещательной передаче,

немедленно доводится до сведения органа ОВД, обеспечивающего ВС информацией, касающейся захода на посадку, посадки и взлета, в том случае, если данное сообщение не готовилось органом ОВД.

95. Радиовещательные передачи речевой АТИС на международных аэродромах, ведутся как минимум на английском языке.

96. В тех случаях, когда это возможно продолжительность радиовещательной передачи речевой АТИС не должна превышать 30 секунд, при этом, скорость передачи не должна ухудшать качество приема.

#### **§ 5. Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома использующая речевые передачи**

97. При использовании речевой АТИС должно быть обеспечено, чтобы:

передаваемая информация касалась одного аэродрома;

передаваемая информация немедленно обновлялась, когда происходит существенное изменение;

сообщения АТИС обозначались индексом в виде буквы из фонетического алфавита ИКАО.

Последующим сообщениям АТИС индексы присваивались в алфавитном порядке;

экипажи ВС подтверждали прием информации после установления связи с органом ОВД, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание;

орган ОВД сообщал прибывающим ВС текущие данные о давлении на аэродроме;

метеорологическая информация предоставлялась из местных метеорологических регулярных или специальных сводок.

За подготовку и распространение сообщения АТИС отвечают органы ОВД.

98. Когда из-за быстро изменяющихся метеорологических условий нецелесообразно включать в передачу АТИС метеорологическую сводку, в сообщениях АТИС указывается, что информация о погоде будет передана при первоначальном установлении связи с органом ОВД.

99. Информацию, содержащуюся в текущей передаче АТИС, получение которой подтверждено экипажем ВС, не требуется включать в направленную передачу для этого ВС, за исключением данных о давлении на аэродроме.

100. Если экипаж ВС подтверждает прием передачи АТИС, которая уже устарела, любой элемент информации, требующий обновления, незамедлительно передается ВС.

## **§ 6. Передача АТИС для прибывающих и вылетающих ВС**

101. Сообщения АТИС, должны включать следующие элементы в указанном порядке:

- название аэродрома; указатель прибытия и/или вылета; буквенный индекс информации; время наблюдения;
- системы предполагаемых заходов на посадку; используемая ВПП;
- состояние поверхности ВПП и коэффициент сцепления; ожидаемая задержка в зоне ожидания; эшелон перехода;
- направление и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения; видимость (видимость на ВПП); текущая погода;
- облачность ниже 1500 м, а в случае, когда определение состояния неба затруднено, вертикальная видимость;
- температура воздуха; температура точки росы; данные для установки высотомера; давление на аэродроме;
- любая имеющаяся информация об особых (опасных) метеорологических явлениях в зоне подхода, захода на посадку и набора высоты, включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов; прогноз типа «Тренд», когда он имеется; другая важная информация.

## **IV. Служба аварийного оповещения**

### **§ 1. Применение**

102. Аварийным оповещением обеспечиваются:

- все ВС, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием воздушного движения; по возможности все другие ВС, представившие план полета;

любые ВС, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

103. Центры полетной информации и районные диспетчерские центры должны использоваться в качестве пунктов для сбора полетной информации, относящейся к аварийному положению ВС, выполняющего полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации координационному центру поиска и спасания.

104. При возникновении аварийного положения с ВС, находящимся под управлением диспетчерского пункта аэродрома или диспетчерского пункта подхода, данный орган немедленно уведомляет об этом районный диспетчерский центр (центр полетной информации), который в свою очередь уведомляет координационный центр поиска и спасания аэропорта (аэродрома), за исключением тех случаев, когда уведомление от районного диспетчерского центра (центра полетной информации), координационному центру поиска и спасания не требуется.

105. Диспетчерский пункт аэродрома или диспетчерский пункт подхода в первую очередь оповещает все аэропортовые (аэродромные) аварийно-спасательные службы, которые должны оказать необходимую немедленную помощь и примет необходимые меры для введения их в действие.

## **§ 2. Уведомление координационных центров поиска и спасания**

106. Органы ОВД немедленно уведомляют координационный центр поиска и спасания, если ВС находится в аварийном положении, в соответствии с нижеследующим:

стадии «неопределенности»;

стадии «тревоги»; стадии

«бедствие».

107. Уведомление осуществляется по имеющимся каналом связи и должно содержать следующую информацию в указанном порядке:

Ш8ЕКРА, АБЕКРА или ^ЕТКЕ8РА кодовые слова, в зависимости от той или иной аварийной стадии;

вызывающее учреждение или лицо;

характер аварийного положения;

информация из плана полета;

орган ОВД, который был на связи в последний раз, время и рабочая частота; последнее

донесение о местоположении и способ определения;

окраска и отличительная маркировка ВС;  
опасные грузы, перевозимые в качестве авиационного груза;  
любые действия, предпринятые органом ОВД, передающим уведомление;  
другие необходимые сведения.

108. Кроме уведомления, указанного в соответствии с требованием пункта 106 настоящих Правил, координационный центр поиска и спасания незамедлительно обеспечивается:

любой дополнительной полезной информацией, особенно об изменении аварийного положения по стадиям;

информацией об отмене аварийной обстановки.

109. Отсутствие информации по какому либо элементу, указанному выше, не является основанием для задержки сообщения.

110. За отмену действий, предпринятых координационным центром поиска и спасания, отвечает данный центр.

### **§ 3. Использование средств связи**

111. Орган ОВД обязан использовать все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с ВС, находящимся в аварийном положении для запроса сведений об этом ВС.

### **§ 4. Прокладка маршрута полета ВС, находящегося в аварийном положении**

112. Если считается, что ВС находится в аварийном положении, а аппаратура отображения не позволяет производить видеозапись воздушной обстановки, маршрут его полета прокладывается на карте для определения вероятного последующего местоположения этого ВС и его максимального удаления от последнего известного местоположения.

### **§ 5. Передача информации ВС, выполняющим полет вблизи ВС, находящегося в аварийном положении**

113. Когда орган ОВД устанавливает, что ВС находится в аварийном положении, другие ВС, находящиеся вблизи этого ВС, по возможности информируются о характере аварийного положения и при необходимости вводится режим радиомолчания.

## **V. Требования органов ОВД к связи**

### **§ 1. Авиационная служба связи**

114. Для связи при обслуживании воздушного движения организуется двусторонняя радиотелефонная связь «воздух - земля».

115. Для обеспечения диспетчерского обслуживания абонентами связи используются ВЧ или ОВЧ каналы. Такой канал двусторонней связи «воздух - земля» обеспечивается средствами записи.

116. Для обеспечения полетно-информационного обслуживания используется двусторонняя связь «воздух-земля», которая должна обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между органом, обеспечивающим полетно-информационное обслуживание, и ВС, выполняющими полет в любом месте в пределах района полетной информации.

117. Для обеспечения районного диспетчерского обслуживания используется двусторонняя связь «воздух-земля», которая должна обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и ВС, выполняющими полет в любом месте в пределах диспетчерского района.

118. Для обеспечения диспетчерского обслуживания подхода используется двусторонняя связь «воздух-земля», которая должна обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и находящимися под его управлением ВС.

119. Когда орган, обеспечивающий диспетчерское обслуживание подхода, функционирует в качестве отдельного органа, двусторонняя связь «воздух - земля» ведется по отдельным выделенным каналам связи.

120. Для обеспечения аэродромного диспетчерского обслуживания используется двусторонняя связь «воздух-земля», которая должна обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между диспетчерским пунктом аэродрома и ВС, выполняющими движение на площади маневрирования контролируемых аэродромов или находящимися на расстоянии в радиусе 50 км от аэродрома.

121. При необходимости, для управления движением на площади маневрирования обеспечиваются отдельные каналы.

## **§ 2. Авиационная фиксированная служба связи**

122. Для связи «земля - земля» при обслуживании воздушного движения используют наземные каналы телефонной и телеграфной связи.

## **§ 3. Связь в пределах района полетной информации**

123. Центр полетной информации должен быть обеспечен каналами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

районным диспетчерским центром, если они не расположены в одном месте; диспетчерским пунктом подхода; диспетчерским пунктом аэродрома.

124. Районный диспетчерский центр должен быть обеспечен каналами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

центром полетной информации; диспетчерским пунктом подхода; диспетчерским пунктом аэродрома; смежными районными диспетчерскими центрами.

125. Диспетчерский пункт подхода должен быть обеспечен каналами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

центром полетной информации; районным диспетчерским центром; диспетчерским пунктом аэродрома.

126. Диспетчерский пункт аэродрома должен быть обеспечен каналами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его зоны ответственности:

центром полетной информации; районным диспетчерским центром; диспетчерским пунктом подхода.

## **§ 4. Связь между органами ОВД и другими органами**

127. Центр полетной информации и районный диспетчерский центр должны быть обеспечены каналами связи, обеспечивающими обслуживание в пределах их районов

ответственности с:

соответствующими органами государственной авиации;

метеорологическим органом; станцией авиационной электросвязи;

учреждениями эксплуатанта;

координационным центром поиска и спасания или, при отсутствии такого, любой другой соответствующей аварийно-спасательной службой; смежными диспетчерскими центрами.

126. Диспетчерский пункт подхода и диспетчерский пункт аэродрома должны быть обеспечены каналами связи, обеспечивающими обслуживание в пределах их районов ответственности с:

соответствующими органами государственной авиации; аварийно-

спасательными службами; метеорологическим органом; станцией

авиационной электросвязи;

органом, обеспечивающим организацию деятельности на перроне, в том случае, когда он создается отдельно.

#### **§ 5. Описание средств связи.**

129. Районный диспетчерский центр, центр полетной информации, диспетчерский пункт подхода и диспетчерский пункт аэродрома обеспечиваются следующими видами связи:

прямой речевой связью;

буквопечатающей связью.

130. Во всех случаях, когда требуется автоматический ввод данных в электронновычислительную машину обслуживания воздушного движения и (или) вывод данных из этих машин, обеспечиваются соответствующие средства для автоматической записи.

131. Средства связи, предусмотренные в соответствии с требованиями §3 и §4 Главы V настоящих Правил, следует, при необходимости, дополнять средствами других видов визуальной или звуковой связи (например замкнутой телевизионной системой или отдельной системой обработки информации).

132. Средства связи районных диспетчерских центров включают средства прямой речевой связи, приспособленные для циркулярной связи.

133. Все средства прямой речевой связи между органами ОВД и другими органами должны обеспечиваться автоматической записью.



## **§ 6. Служба управления движением транспортных средств на аэродроме**

134. Служба по управлению движением транспортных средств на площади маневрирования (кроме ВС) должна быть обеспечена средствами двусторонней радиотелефонной связи, за исключением случаев, когда считается достаточной связь с использованием системы визуальных сигналов.

135. Для управления движением транспортных средств на площади маневрирования устанавливаются отдельные каналы связи, с обеспечением автоматической записи.

## **§ 7. Авиационная радиотехническая служба**

136. Данные, получаемые с помощью первичной и вторичной радиолокационной станции, используемые при обслуживании воздушного движения, должны автоматически записываться для использования при расследовании происшествий и инцидентов, проведении поиска и спасания, оценке систем УВД и подготовки персонала.

137. Автоматически выполненные записи должны храниться в течение 30 дней. Когда эти записи имеют отношение к расследованию происшествий и инцидентов, они хранятся в течение более длительного периода.

## **VI. Требования к информации § 1.**

### **Метеорологическая информация**

138. Органы ОВД должны обеспечиваться последней информацией о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях, необходимой для выполнения процедур по ОВД. Информация предоставляется в форме, требующей минимальной интерпретации со стороны персонала ОВД, и с такой периодичностью, которая отвечает требованиям соответствующих органов ОВД.

139. Органы ОВД обеспечиваются подробной информацией о местонахождении, вертикальной протяженности, направлении и скорости передвижения в районе аэродрома всех метеорологических явлений, которые представляют опасность для полетов ВС, особенно в зонах набора высоты и захода на посадку.

### **§ 2. Метеорологическая информация для центров полетной информации и районных диспетчерских центров**

140. Центры полетной информации и районные диспетчерские центры

обеспечиваются информацией 8ЮМЕТ, специальными донесениями с борта ВС, последними метеорологическими сводками и прогнозами.

141. Центры полетной информации и районные диспетчерские центры должны обеспечиваться текущими данными о давлении на аэродромах в своем районе.

### **§ 3. Метеорологическая информация для диспетчерского обслуживания подхода**

142. Органам, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, должны предоставляться: текущие метеорологические сводки и прогнозы на аэродроме; специальные сводки и поправки к прогнозам.

143. Органам, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, должны предоставляться текущие данные о давлении на аэродромах, расположенных в районе ответственности.

144. Органы, обеспечивающие диспетчерское обслуживание подхода, где значения дальности видимости на ВПП измеряются с помощью приборов, должны быть оборудованы дисплеем (индикатором).

145. Органам, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, должна быть предоставлена информация о сдвиге ветра.

### **§ 4. Метеорологическая информация для диспетчерских пунктов аэродрома**

146. Диспетчерские пункты аэродрома должны обеспечиваться: текущими метеорологическими сводками и прогнозами по аэродрому; специальными сводками и поправками к прогнозам; текущими данными о давлении на аэродроме для выдачи информации экипажам ВС.

147. Диспетчерским пунктам аэродрома должна быть предоставлена информация о сдвиге ветра.

### **§ 5. Станции связи**

146. В том случае, когда это необходимо для целей полетной информации, текущие метеорологические сводки и прогнозы должны направляться станциям связи. Экземпляр такой информации направляется в центр полетной информации или в районный диспетчерский центр.

## **§ 6. Информация об условиях на аэродроме и эксплуатационном состоянии связанных с ним средств**

149. Диспетчерские пункты аэродрома и органы, обеспечивающие диспетчерское обслуживание подхода, должны постоянно обеспечиваться текущей информацией об особых, с точки зрения эксплуатации, условиях на рабочей площади, в том числе о наличии временных ограничений, а также об эксплуатационном состоянии любого связанного с аэродромом средства на аэродроме, находящемся в их ведении.

## **§ 7. Информация об эксплуатационном состоянии радионавигационных средств**

150. Органы ОВД должны постоянно обеспечиваться текущей информацией об эксплуатационном состоянии радионавигационных средств и визуальных средств, имеющих значение для взлета, захода на посадку и посадки ВС в пределах их района ответственности, и тех визуальных и не визуальных средств, которые необходимы для обеспечения наземного движения.

151. Диспетчерские пункты аэродрома и органы обеспечивающие диспетчерское обслуживание подхода, должны получать индикацию отказа средств с дистанционных индикаторов расположенных на этих пунктах.

## **§ 8. Информация о беспилотных неуправляемых аэростатах**

152. Эксплуатанты беспилотных неуправляемых аэростатов должны сообщать органам ОВД подробные данные о полетах беспилотных и неуправляемых аэростатов.

## **§ 9. Информация об облаках радиоактивных веществ и токсических химических веществ**

153. Органы ОВД должны информироваться, в соответствии с местными соглашениями, о выбросе в атмосферу радиоактивных или токсических химических веществ, если это может затронуть воздушное пространство, в котором выполняются полеты в пределах обслуживаемого ими района.

## **VII. Заключительное положение**

154. Настоящие Правила согласованы с национальной авиакомпанией “Узбекистон х,аво йуллари”.

Генеральный директор национальной  
авиакомпанияи “Узбекистон х,аво йуллари”  
“ ” 2011г.

В.Н. Тян

**Приложение 1 к Авиационным  
правилам Республики Узбекистан  
«Обслуживание воздушного  
движения в гражданской авиации»  
АП РУз-71**

**КЛАССЫ воздушного пространства ОВД**

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа УВД
А	Только по ППП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя	Да
В	По ППП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя	Да
	По ПВП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя	Да
С	По ППП	ППП относительно ППП ППП относительно	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	ПВП относительно ППП	1)УВД для эшелонирования относительно ППП; 2)Информация о движении (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ППП	ППП относительно ППП	УВД, информация о полетах по ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	Информация о полетах по ППП/ПВП и ПВП/ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да

Е	По ППП	ППП относительно ППП	УВД и, по мере возможности, информация о полетах по ПВП	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	По мере возможности, информация о движении	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Нет	Нет
Р	По ППП	По мере возможности, ППП относительно ППП	Консультативное обслуживание воздушного движения; полетно-информационное обслуживание	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно информационное обслуживание	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Нет	Нет
О	По ППП	Не производится	Полетно информационное обслуживание	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно информационное обслуживание	не более 450 км/ч, ниже эшелона 3000 м	Нет	Нет

### **Обозначение маршрутов ОВД § 1. Индексы для обозначения маршрутов ОВД**

1. Цель системы индексов маршрутов, применяемых на конкретном участке маршрута, или в конкретном районе ОВД состоит в том, чтобы позволить пилотам и органам ОВД:

четко указывать любой маршрут ОВД, не прибегая к использованию географических координат или других средств для его описания;

если это целесообразно, соотносить маршрут ОВД с конкретной вертикальной структурой воздушного пространства;

2. Система обозначения позволяет:

обозначать любой маршрут ОВД простым способом;

не допускает дублирования;

позволяет достигать максимальной краткости при оперативном использовании;

обеспечивает достаточную возможность расширения маршрутов ОВД с учетом любых будущих изменений, не прибегая к коренным изменениям.

### **§ 2. Структура индекса**

3. Индекс маршрута ОВД состоит из основного индекса, дополняемого при необходимости:

одним префиксом, предписываемым в пункте 7 настоящего приложения;

одной дополнительной буквой, предписываемой в пункте 6 настоящего приложения.

4. Количество знаков, необходимых для составления индекса, не должен превышать шести.

5. Основной индекс состоит из одной буквы алфавита, за которой следует цифра от 1 до 999.

6. Буква выбирается из перечисленных ниже:

А, В, О, К - для маршрутов, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

^, М, N Р — для маршрутов зональной навигации, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД;

Н, ^, V, ^ - для маршрутов, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

^, Т, У, 2 - для маршрутов зональной навигации, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД.

7. К основному индексу в качестве префикса добавляется еще одна буква в соответствии с нижеследующим:

К - для обозначения маршрута, проходящего на малой высоте и устанавливаемого главным образом для использования вертолетами;

^ - для обозначения того, что маршрут или его часть устанавливается в верхнем воздушном пространстве;

8 - для обозначения маршрута, установленного исключительно для использования сверхзвуковыми воздушными судами во время разгона, торможения и при сверхзвуковом полете.

8. К основному индексу соответствующего маршрута ОВД может добавляться дополнительная буква для обозначения обеспечиваемого на данном маршруте вида обслуживания или требуемых характеристик разворота в соответствии с нижеследующим:

буква Р - для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только консультативное обслуживание;

буква О - для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только полетно-информационное обслуживание.

### **§ 3. Присвоение основных индексов**

9. Основному магистральному маршруту на всем его протяжении присваивается один и тот же индекс независимо от пересекаемых диспетчерских районов, государств или регионов.

10. Когда два или несколько магистральных маршрутов имеют общий участок, этот участок обозначается каждым из индексов соответствующих маршрутов, за исключением тех случаев, когда это создает трудности при обеспечении обслуживания воздушного движения, в последнем случае при согласии всех сторон присваивается только один индекс.



11. Предписываемый одному маршруту основной индекс не присваивается какому-либо другому маршруту.

12. В целях координации потребности в индексах подается уведомление в региональное бюро ИКАО.

#### **§ 4. Использование индексов при ведении связи**

13. В буквопечатающей связи индекс всегда передается не менее чем двумя и не более чем шестью знаками.

14. В речевой связи основная буква индекса произносится в соответствии с фонетическим алфавитом ИКАО.

15. В том случае, когда в речевой связи используются указанные в пункте 7 настоящего Приложения, префиксы К, ^ или 8, они произносятся следующим образом:

К - "КОПТЕР";

^"АППЕР";

8 - "СУПЕРСОНИК".

16. В том случае, когда используются буквы Р, О, У или 2, указанные в пункте 6 настоящего Приложения, от экипажа ВС не требуется использовать их в речевой связи.

**Обозначения стандартных маршрутов вылета и прибытия и относящихся к ним схем § 1. Индексы для стандартных маршрутов вылета и прибытия и относящихся к ним схем**

1. Система индексов позволяет обозначать каждый маршрут простым и однозначным образом и проводит четкое различие между:

маршрутами вылета и маршрутами прибытия;

маршрутами вылета или прибытия и другими маршрутами ОВД;

2. Каждый маршрут обозначается некодированным и соответствующим кодированным индексами.

**§ 2. Структура индексов**

3. Некодированный индекс стандартного маршрута вылета или прибытия состоит из:

основного указателя;

указателя статуса;

указателя маршрута, если таковой требуется; слово

выход или прибытие;

слова визуальный, если данный маршрут установлен для ВС, выполняющих полеты по ПВП.

4. Основным указателем является название или кодовое название основной точки, в которой заканчивается стандартный маршрут вылета или начинается стандартный маршрут прибытия.

5. Указателем статуса является число от 1 до 9.

6. Указателем маршрута является одна буква латинского алфавита. Буквы I и O не используются.

7. Кодированный индекс стандартного маршрута вылета или прибытия состоит из: кодированного индекса или кодового названия основной точки (основного указателя);

указателя статуса;  
указателя маршрута, если таковой требуется.

### **§ 3. Присвоение индексов**

6. Каждому маршруту присваивается отдельный индекс. Буквы I и O не используются.

### **§ 4. Присвоение указателя статуса**

9. Каждому маршруту присваивается указатель статуса для обозначения маршрутов. В качестве первого указателя статуса присваивается число 1.

Когда маршрут изменяется, присваивается новый указатель статуса, состоящий из следующего по порядку числа. За числом 9 следует число 1.

### **§ 5. Примеры некодированных и кодированных индексов**

10. Пример 1. Стандартный маршрут вылета по приборам  
некодированный индекс: 8НЕКАВА^ ОКЕ ^ЕРАКТ^КЕ;  
кодированный индекс: НА 1.

Пример 2. Стандартный маршрут прибытия по приборам:  
некодированный индекс: ТОЕГВ Т^О А^РНА АККГУАЬ  
кодированный индекс: ТОЕГВ 2А

Пример 3. Стандартный маршрут вылета - визуальный: некодированный индекс: А^О^А РГУЕ  
ВКАУО ^ЕРАК.Т^КЕ VI8^А^ кодированный индекс А^О^А 5 В:

### **§ 6. Использование индексов при ведении связи**

11. В речевой связи используется только некодированный индекс. При обозначении маршрутов необходимым элементом некодированного индекса считаются слова вылет, прибытие и визуальный.

12. В буквопечатающей или кодированной связи используется только кодированный индекс.

## **§ 7. Индикация информации о маршрутах и схемах для персонала органа ОВД**

13. На рабочих местах, где ВС назначаются маршруты/схемы обеспечивается индикация подробной информации о каждом стандартном маршруте вылета и (или) прибытия, а также каждой схеме захода на посадку, включая некодированный и кодированный индексы. Когда это, возможно, обеспечивается индикация графического изображения маршрутов, схем.

**Приложение 4 к Авиационным  
правилам Республики Узбекистан  
«Обслуживание воздушного  
движения в гражданской авиации»  
АП РУз-71**

**Установление и обозначение основных точек § 1. Установление основных точек**

1. Основные точки устанавливаются с привязкой к наземным радионавигационным средствам.
2. При отсутствии наземных радионавигационных средств основные точки устанавливаются в местах, которые можно определить с помощью автономных бортовых навигационных средств или путем визуального наблюдения (при полёте по ПВП).

**§ 2. Индексы для основных точек, обозначенных по местонахождению радионавигационного средства**

3. Некодированным названиям основных точек, обозначенных по местонахождению радионавигационного средства, присваивается название легко опознаваемых и предпочтительно известных географических мест.

При выборе названия для основной точки обеспечивается соблюдение следующих условий:

название не создает трудности для экипажей ВС или персонала ОВД при произношении их на языке, используемом при обслуживании воздушного движения;

название легко распознается в речевой связи и является однозначным в части названий других основных точек в том же районе;

название, состоит из шести букв и не более трех слогов;

выбранное название является одинаковым для основной точки и обозначающего ее радионавигационного средства.

4. Кодированный индекс и позывной радионавигационного средства являются одинаковыми.
5. Кодированные индексы не дублируются в пределах 1100 км от местонахождения радионавигационного средства.
6. В том случае, когда два радионавигационных средства, работающие в разных диапазонах спектра частот, расположены в одном и том же месте, они, как правило, имеют одинаковые радиопозывные.
7. В целях координации потребности в кодированных индексах подается

уведомление в региональное бюро ИКАО.

### **§ 3. Индексы для основных точек, не обозначенных по местонахождению радионавигационного средства**

6. Когда основная точка требуется в месте, не обозначенном по местонахождению радионавигационного средства и используется в целях УВД, она обозначается отдельным пятибуквенным кодовым названием. Такой индекс кодового названия служит в этом случае одновременно названием и кодированным индексом основной точки.

9. Индекс - кодового названия подбирается таким образом, чтобы не создавать каких либо трудностей для пилотов или персонала ОВД при произношении на языке, используемом в радиосвязи при ОВД (примеры: «ТОКГВ», «ТАНГО.»).

10. Индекс - кодового названия легко распознается в речевой связи и является однозначным по отношению к индексам других основных точек в том же районе.

11. Отдельный пятибуквенный индекс - кодового названия, присвоенное основной точке, не присваивается какой-либо другой основной точке. При изменении местоположения основной точки, выбирается новый индекс кодового названия.

12. В целях координации потребности в отдельных пятибуквенных индексах - кодовых названий подается уведомление в региональные бюро ИКАО.

### **§ 4. Использование индексов при ведении связи**

13. В речевой связи для ссылки на основную точку используется название, выбранное в соответствии с § 2 или § 3 настоящего Приложения. Если не кодированное название, выбранного для основной точки, обозначаемой по местонахождению радионавигационного средства не используется, оно заменяется кодированным индексом, в соответствии с фонетическим алфавитом ИКАО.

14. В буквопечатающей и кодированной связи для ссылки на основную точку используется только кодированный индекс или выбранное кодовое название.

### **§ 5. Основные точки, используемые для передачи донесений**

15. Для того чтобы органы ОВД могли получать информацию о ходе полета ВС может возникнуть необходимость в назначении отдельных основных точек в качестве пунктов передачи донесений.

16. При установлении таких пунктов учитываются следующие факторы:  
вид предоставляемого ОВД;

интенсивность воздушного движения;

точность, с которой ВС могут выдерживать план полета;

скорость ВС;

применяемые минимумы эшелонирования; сложность структуры воздушного пространства;

используемый метод управления;

начало или конец основных этапов полета (набор высоты, снижение, изменение направления);

порядок передачи управления;

аспекты безопасности и поисково-спасательные аспекты;

нагрузка на экипаж и загруженность каналов двусторонней связи «воздух - земля».

17. Пункты передачи донесений устанавливаются в качестве пунктов «обязательного» донесения, либо пунктов донесений по запросу.

18. При установлении пунктов обязательного донесения руководствуются следующими принципами:

число пунктов обязательного донесения сводится к минимуму; пункты обязательного донесения, как правило, устанавливаются на границах районов полетной информации или диспетчерских районов.

**Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств § 1. Сроки планов мероприятий на случай  
непредвиденных обстоятельств**

1. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, носят временный характер и осуществляются только до тех пор, пока не будет восстановлено нормальное обслуживание.

**§ 2. Ответственность за разработку, публикацию и выполнение планов мероприятий на случай  
непредвиденных обстоятельств**

2. ЦУАН, ответственный за ОВД в конкретном воздушном пространстве, в случае его нарушения или потенциального нарушения несет ответственность за принятие мер по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации и по возможности, за предоставление альтернативных средств и видов обслуживания. В связи с этим ЦУАН разрабатывает, публикует и выполняет соответствующие планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств.

3. Ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств в воздушном пространстве, в котором полномочия на предоставление обслуживания были делегированы другому государству, несет данное государство, если только делегирующее государство временно не отзовет эти полномочия. После отзыва полномочий делегирующее государство берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств.

**§ 3. Подготовительные мероприятия**

3. ЦУАН проводит, подготовительные мероприятия в целях обеспечения своевременного принятия мер в случае непредвиденных обстоятельств. Которые включают:



4. подготовку общих планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, рассчитанных на обычно предсказуемые события, такие, как забастовки, трудовые конфликты, влияющие на предоставление ОВД.

оценку риска для полетов ВС вследствие военного конфликта или актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также рассмотрение вероятных и возможных последствий стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения.

#### **§ 4. Координация**

5. В случае, когда нарушение обслуживания затрагивает несколько государств необходимо обеспечить тщательную координацию для официального согласования плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств всеми этими государствами.

6. В случае необходимости обеспечение упорядоченного перехода к чрезвычайным мерам координация должна предусматривать согласование деталей единообразного текста КОТАМ, рассылаемого в срок, оговоренный всеми заинтересованными сторонами.

#### **§ 5. Публикация планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств**

7. Оповещать пользователей аэронавигационного обслуживания посредством КОТАМ об ожидаемом или фактическом нарушении обслуживания следует как можно раньше. В случае, если предвидится нарушение обслуживания, извещение следует распространять не позднее чем за 46 ч.

6. Извещение КОТАМ должно содержать информацию о соответствующих мероприятиях на случай непредвиденных обстоятельств.

9. Уведомление посредством КОТАМ о прекращении действия особых мер и возобновлении обслуживания должно рассылаться в кратчайшие сроки для обеспечения упорядоченного перехода к нормальному эксплуатационным условиям.



